



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

18-07-2001

18-07-2001

14:00 uur

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</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 + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen in en rond het station van Opzullik" (nr. 5039)	1
- de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de hogesnelheidslijn tussen Antoing en Lembeek ten behoeve van het binnenlands net" (nr. 5040)	1
<i>Sprekers: Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport over "nachttreinen voor grote festivals" (nr. 5087)	3
<i>Sprekers: Kristien Grauwels, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de lijn Neerpelt-Weert" (nr. 5117)	4
<i>Sprekers: Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Jo Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hinder door oefenvluchten en oefenlandingen door helikopters" (nr. 5159)	6
<i>Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant</i> , 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 verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 5160)	7
<i>Sprekers: Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van een nieuw voertuig aan een gehandicapt bestuurder" (nr. 5184)	13
<i>Sprekers: Luc Paque, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de te nemen maatregelen in het kader van een eventuele invlagging van de	13

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique de la gare de Silly" (n° 5039)	1
- M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de la ligne à grande vitesse entre Antoing et Lembeek au profit du réseau intérieur" (n° 5040)	1
<i>Orateurs: Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains de nuit à prévoir pour les grands festivals" (n° 5087)	3
<i>Orateurs: Kristien Grauwels, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne Neerpelt-Weert" (n° 5117)	4
<i>Orateurs: Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Jo Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances causées par les examens de vol et d'atterrissage d'hélicoptères" (n° 5159)	6
<i>Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 5160)	7
<i>Orateurs: Frieda Brepoels</i> , présidente du groupe VU&ID, <i>Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation d'un véhicule neuf à un conducteur handicapé" (n° 5184)	12
<i>Orateurs: Luc Paque, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures à prendre en vue du retour éventuel de la flotte belge sous pavillon	13

Belgische vloot" (nr. 5189)

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

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

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

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

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

belge" (n° 5189)

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

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

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

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

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 JULI 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 18 JUILLET 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Jozef Van Eetvelt, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Jozef Van Eetvelt, président.

01 Questions jointes de

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

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

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen in en rond het station van Opzullik" (nr. 5039)

- de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de hogesnelheidslijn tussen Antoing en Lembeek ten behoeve van het binnenlands net" (nr. 5040)

01.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, ma question n'est peut-être plus vraiment d'actualité, puisqu'elle avait initialement été rédigée au mois de mai, mais a malheureusement été égarée. Je vous la repose malgré tout afin d'obtenir quelques précisions.

A la fin de 1999, la gare de Silly a subi une vague de déprédations sans précédent: bris de vitre, destruction de mobilier et de matériel. Afin de rendre à nouveau le site plus attractif pour les

centaines de navetteurs qui s'y rendent quotidiennement, des mesures de sécurité renforcées ont été mises en place par la SNCB et les forces de l'ordre. Un accord entre les différentes parties en présence – votre cabinet, l'administration communale de Silly, la police, la gendarmerie, la SNCB, la société TEC Hainaut et le comité consultatif des usagers – prévoyait que la gare resterait ouverte jusqu'à 16.00 heures et qu'au-delà, des patrouilles de police seraient organisées.

Il me revient que cet accord n'aurait plus été respecté par la SNCB. La surveillance se relâchant, début mai, des vandales s'en sont une fois de plus pris à cette gare isolée. Selon les renseignements dont je dispose, de nombreux vols auraient également été commis sur le parking jouxtant la gare.

Madame la ministre, ma question tient en quelques mots. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas pu respecter l'accord conclu en janvier de l'année dernière? Je crains que la répétition de ces actes de vandalisme purement gratuits et des vols à l'intérieur des voitures garées sur le parking, ne dissuadent de très nombreux usagers de prendre le train à Silly, qui est pourtant considérée comme une gare modèle pour sa décentralisation, sa facilité d'accès et la proximité d'une zone de service.

Mon autre question a également trait à la SNCB. Dans le cadre du récent plan d'investissements, plusieurs centaines de millions sont prévus pour assurer le raccordement de la ligne à grande vitesse à la dorsale wallonne au niveau d'Antoing. Cette liaison permettrait aux trains venant de Mouscron via Tournai d'emprunter les voies

utilisées habituellement par les trains à grande vitesse pour rejoindre Bruxelles à plus ou moins 200 kilomètres/heure.

Madame la ministre, ce projet, qui n'est pas sans avantages pour les navetteurs tournaisiens et mouscronnois en termes de gain de temps, suscite différentes questions.

Premièrement, du point de vue du matériel. En raison des vitesses atteintes, la signalisation sur les lignes à grande vitesse n'est pas optique ou visuelle, comme c'est le cas sur le réseau intérieur, mais nécessite le recours à l'informatique à bord des motrices. La SNCB dispose-t-elle à ce jour d'un matériel compatible? Sinon, quel serait le délai et le coût de l'investissement nécessaire afin d'adapter le matériel existant?

Deuxièmement, d'un point de vue pratique, je ne peux que m'interroger sur la possibilité d'intercaler des convois circulant à 200 kilomètres/heure entre des Thalys, Eurostar et autres TGV, dont la vitesse moyenne est de l'ordre de 300 kilomètres/heure. De plus, les trains à grande vitesse connaissant un succès croissant et devant donc se développer à l'avenir, les créneaux horaires disponibles vont se raréfier.

Ma troisième question – celle qui me tient le plus à cœur – concerne l'avenir de la liaison IC existant sur la ligne 94 et les gares situées entre Tournai et Bruxelles: Leuze, Ath et Silly. Il faut éviter que cette zone ne devienne un désert ferroviaire, à plus forte raison quand on sait que le futur RER s'arrêterait à Enghien et ne continuerait pas plus loin vers l'ouest. Une amélioration des transports publics dans une région ne peut pas se faire au détriment d'une autre.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en ce qui concerne votre première question, suite aux dégradations et aux vols commis en gare de Silly, ainsi que sur le parking adjacent durant l'année 1999, la SNCB a entrepris des travaux de sécurisation pour un montant d'environ un million (installation de grilles aux fenêtres, installation d'une porte blindée, nettoyage des façades, peinture anti-graffiti,...). La brigade de gendarmerie d'Enghien a quant à elle accentué la surveillance des lieux précités en janvier et février 2000.

Plusieurs missions de surveillance ont également été assurées par la police communale de Silly et par le Service Interne de Gardiennage (SIG) de la SNCB de Mons, en fonction des moyens et des

effectifs disponibles.

Ces missions à caractère préventif ont cependant permis l'arrestation de cinq auteurs d'actes de vandalisme et de vols perpétrés en gare de Silly et sur le parking.

Suite à la diminution des actes de malveillance consécutive à l'arrestation de ces individus, la Gendarmerie d'Enghien a poursuivi ses rondes sporadiques sans en faire une priorité comme auparavant, à l'instar de la police communale de Silly, la Gendarmerie de Mons et le Service Interne de Gardiennage de Mons. Il y a peut-être eu un certain relâchement.

Depuis le mois de juin, quatre faits de vandalisme ont été recensés en gare de Silly, dont des bris de vitres. Celles-ci ont été remplacées par des panneaux Trespa, qu'on ne peut plus facilement briser.

Quant aux actes de vandalisme et aux vols commis sur le parking adjacent à la gare, la SNCB ne dispose pas de statistique à ce sujet. Par ailleurs, la surveillance de ce parking relève de la police locale de Silly et non de la SNCB.

La brigade B-Security de Mons est chargée d'intensifier les missions de surveillance en gare de Silly et la police fédérale, division «police des chemins de fer», sera informée des actes de vandalisme et des vols en question, de manière à déterminer le taux de surveillance qu'elle veut donner à ces lieux. La police de Silly doit donc identifier les plaintes et les actes commis. Il lui revient également de mieux encadrer ou de mieux surveiller ce parking. Je conviens comme vous qu'il s'agit d'un endroit de délestage très utile. Si celui-ci devait être vandalisé à tout bout de champ, ce ne serait évidemment pas très attractif pour celui qui voudrait y laisser son véhicule pour prendre le train.

J'en viens à votre deuxième question sur l'utilisation de la ligne grande vitesse Antoing-Lembeek.

Dans sa version actuelle, telle qu'adoptée définitivement à la suite de la signature par les régions de l'accord de coopération, le projet de plan d'investissements ferroviaires ne prévoit pas le raccordement en question. Le plan a été soumis aux régions pour concertation et a été approuvé par celles-ci. La SNCB n'y a pas introduit un tel raccordement et la Région wallonne n'a pas demandé de l'inscrire.

Comme vous le soulignez, un tel raccordement pourrait pourtant être assez efficace à faible coût

pour organiser des trains rapides entre Bruxelles, Tournai et Mouscron, augmentant d'autant la rentabilité de la ligne nouvelle, qui ne sera pas saturée par les TGV, du moins pas aussi vite qu'on le dit. De ce fait, des créneaux horaires resteront toujours disponibles. C'est un projet que j'avais soutenu au début des travaux, car à coût faible, cette solution m'apparaissait comme utile et intéressante.

Mais puisqu'il s'agit d'un investissement dont le coût est limité, il pourrait, le cas échéant, être pris en considération ultérieurement. Voici comment.

Dans le cadre de l'accord de coopération que nous avons signé avec les Régions, une annexe prévoit qu'un certain nombre de points doivent être précisés.

A fortiori parce que la Région wallonne a fait le choix, dans le cadre de son enveloppe, de diminuer les montants: elle n'effectue pas les fameuses lignes nouvelles mais plutôt une mise à quatre voies, en tout cas, pour la première partie du tronçon; elle libère ainsi des moyens dans son enveloppe.

Il n'est donc pas impossible que de telles questions, dans la mesure où elles présentent un coût limité, puissent être réintroduites par la Région wallonne dans le cadre du comité exécutif des ministres, infrastructure qui rassemble le ministre fédéral, les ministres régionaux des Transports et la SNCB sur invitation, pour assurer le suivi du plan.

Je pense donc qu'il ne faut pas exclure cette possibilité. Mais elle n'est pas prévue dans la mesure où elle n'a été ni reprise par la SNCB au départ, ni réintroduite par la Région wallonne dans l'avis qu'elle a donné. Ultérieurement, puisqu'il ne s'agit que d'utilisation de créneaux horaires dont le coût est relativement faible par rapport au bénéfice potentiel, on pourrait reprendre, à travers le comité exécutif, donc via le ministre régional wallon et en interrogeant la SNCB, cet élément dans le plan de transports qui couvre l'organisation du transport dans le plan d'investissement, sans nécessairement créer de nouvelles voies.

En tout cas, cette possibilité n'est pas formellement prévue dans cette phase ni dans le plan de la SNCB qui a servi de base au fédéral, ni dans l'avis remis par la Région wallonne, qui a fait l'objet d'un accord définitif et d'une signature la semaine dernière.

01.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur

le président, je remercie Mme la ministre pour les précisions apportées dans le cadre des deux questions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

02.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO):

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, enkele weken geleden vroeg ik u waarom er na een groot festival, zoals Rock Werchter met soms 70.000 tot 80.000 bezoekers per dag en dat gedurende 3 dagen, geen nachttreinen worden ingezet. De minister beloofde toen nog een ultieme poging te ondernemen om een overeenkomst te verkrijgen tussen de organisatoren van het festival en de NMBS. Ook beloofde u in een regeling te voorzien bij de onderhandelingen over het derde beheerscontract.

Ondertussen is mij opgevallen dat in veel populaire tijdschriften reclame wordt gemaakt voor Thalys. Thalys voert vooral publiciteit rond formules die toelaten om voor een voordeelprijs het treinticket en het toegangsticket tot een festival te combineren. Ik denk dat iedereen zich afvraagt waarom dat ook niet met de NMBS geregeld kan worden. Zij kunnen in alle variaties combinaties aanbieden, zoals ook de NMBS dagtrips aanbiedt. Mijn vragen luiden als volgt.

Zijn er pogingen in die zin ondernomen in deze korte periode van twee weken? Welke conclusies konden hieruit getrokken worden, ook met betrekking tot volgend jaar toe en voor andere festivals? Welke problemen bleven onopgelost? Hebt u bij de besprekingen over het nieuwe beheerscontract dit probleem kunnen aankaarten? Wat waren de reacties? Hoe wordt er eventueel een oplossing voorbereid?

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, naar aanleiding van de parlementaire vraag heb ik er inderdaad bij de gedelegeerd bestuurder van de NMBS nog op aangedrongen om een oplossing te zoeken. Dit was helaas niet meer mogelijk wegens de korte tijdsspanne voor dit festival, Rock Werchter. Bovendien meldde de

NMBS mij dat ze ondanks haar inspanningen niet tot een commercieel akkoord kon komen in dit geval. Deze problematiek is uiteraard vooral interessant om er de juiste lessen uit te trekken in het kader van het beheerscontract, waarover de onderhandelingen binnen enkele maanden van start gaan.

Het lijkt me, los van dit voorval, belangrijk dat er wordt nagegaan welke coherente en rechtszekere basis voor een regeling kan worden gevonden. Het beheer van de talrijke verplaatsingen die massa-evenementen veroorzaken, is immers een niet te onderschatten zaak. Tot op heden werden dergelijke regelingen steeds in onderling akkoord afgesloten tussen de NMBS en de organisatoren. Het loont de moeite te onderzoeken of voor dergelijke samenwerking geen objectieve criteria kunnen worden vastgesteld. Dit zou als voordeel hebben dat alle organisatoren op gelijke voet worden behandeld en de regels voor de NMBS ook duidelijker worden. Het is immers de taak van de overheid om ook op deze uitzonderlijke maar belangrijke mobiliteitsstromen in een treffend antwoord te voorzien.

Budgettair is het echter onmogelijk dat de overheid betaalt voor deze verplaatsingen en daarom zijn de formules die momenteel gehanteerd worden, een goede eerste stap. Talrijke concrete voorbeelden zoals het voorbeeld dat u gaf in verband met de Thalys, tonen aan dat op die basis een samenwerking kan worden bereikt tussen NMBS en organisatoren die een oplossing kan bieden voor treinreizigers en festivalgangers, en dit tot ieders tevredenheid.

Deze weg moet verder worden uitgewerkt. Ik zal deze problematiek dan ook opnemen in het pakket maatregelen die ik aan de NMBS zal voorstellen bij de aankomende onderhandelingen over het derde beheerscontract. Ik stel voor dat we de volgende maanden bij de discussies naar aanleiding van de onderhandelingen over het beheerscontract kunnen terugkomen op dit specifieke punt, om na te gaan welke formules haalbaar zijn. Deze formules moeten niet worden betaald door de overheden, maar in een goed partnership kunnen de tariefformules voor de jongeren die zich met de trein naar massa-evenementen willen verplaatsen, worden besproken.

Voorzitter: Lode Vanoost, voorzitter.

Président: Lode Vanoost, président.

02.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik

wens daar geregeld op terug te komen. Er zijn zoveel festivals met heel veel jonge mensen, die op deze positieve manier gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Toen ik de situatie op Rock Werchter ter plaatse ben gaan bekijken, zag ik in het station van Leuven een rode band lopen waarop stond: geen nachttreinen. Elke nacht moesten er jongeren in de stations blijven slapen. Ze gaven weliswaar niet de indruk dat ze dat erg vonden, maar ik denk wel dat er kan worden gezocht naar een oplossing en zal er bij gelegenheid nog op terugkomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 Peter Vanvelthoven (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag komt er naar aanleiding van de presentatie door de NMBS vorige maand van haar studie over de haalbaarheid en de voorwaarden van de heropening van zes spoorlijnen voor het reizigersverkeer, die op het ogenblik wegens commerciële redenen buiten dienst zijn. Een van die onderzochte lijnen is de lijn Neerpelt-Weert, die deel uitmaakt van het historisch traject van de IJzeren Rijn.

Uit de studie maak ik op dat men tot conclusies komt maar er geen oplossingen aan verbindt. Men zegt dat de kostendekking van de zes onderzochte lijnen zwak is in vergelijking met de rest van het net, maar en ik citeer: "dat rekening houdend met de netto-actuele waarde, de heropening van de lijnen Neerpelt-Weert en Virton-Arlon eventueel in overweging kan worden genomen". Ik citeer verder: "Men dient erover te waken dat de financiële inspanningen in het kader van de heropening van deze lijnen in geen geval de broodnodige investeringskredieten wegzuigen van strategisch belangrijke investeringsposten. Het is duidelijk dat zonder bijkomende middelen van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur deze zes lijnen niet kunnen worden heropend."

Vandaar mijn eenvoudige vraag, mevrouw de minister. Destijds is die studie besteld om diverse mogelijkheden te onderzoeken. De NMBS zegt dat er in haar budget geen ruimte is om een of

meer van die lijnen te openen. Wat gaat u nu doen met deze studie, mevrouw de minister? Wordt ze begraven of laat u voor bepaalde lijnen toch nog de mogelijkheid van heropening open?

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral wil ik opmerken dat de studie van de NMBS waarnaar wordt verwezen, nog niet af is. De Raad van Bestuur, aan wie ze op 1 juni werd voorgelegd, heeft inderdaad aanvullingen gevraagd. Het gevolg dat aan de studie zal worden gegeven, als ze is goedgekeurd door de Raad van Bestuur, hangt af van de conclusies en mogelijk ook van externe factoren.

Graag wil ik ook herinneren aan het advies dat de gewestelijke overheden hebben uitgebracht over het ontwerp van investeringsplan van de NMBS. Het advies van de Vlaamse regering bevatte geen heropeningen van reizigerslijnen. Dit bijvoorbeeld in tegenstelling tot het advies van het Waalse gewest. Dat preciseerde enkele elementen met betrekking tot de ontwikkeling van de hele Luxemburgse grensstreek, in overleg met alle betrokken actoren. Het Waalse gewest wil wel discussiëren over verschillende lijnen in Luxemburg.

Het Waals gewest is voorstander van de heropening van de reizigersdiensten op de lijn Virton-Athus-Aarlen, die ook een grenslijn is.

Het Vlaamse gewest, waar het advies een andere structuur heeft, heeft het niet over de heropening van lijnen of de reactivatie van sommige baanvakken. Dat belet de mogelijkheid van heropeningen evenwel niet, op voorwaarde dat er voldoende argumenten en middelen zijn.

Een beslissing tot heropening mag evenwel de NMBS-studies niet negeren, studies die ik destijds had gevraagd en waarvan ik betreur dat ze nog niet helemaal zijn afgerond.

Ik kom tot mijn conclusie. Ik betreur dat de haalbaarheidsstudie van de NMBS niet op tijd af was om in het investeringsplan te worden opgenomen, bijvoorbeeld op het niveau van het Vlaamse gewest of op federaal niveau. De Vlaamse regering heeft de heropening niet gevraagd in het advies dat zij over het investeringsplan uitbracht. Nu wij een samenwerkingsakkoord hebben getekend waarin zowel de federale overheid als de gewesten zich kunnen vinden, heeft de NMBS de opdracht het investeringsplan technisch te actualiseren volgens het advies van de regio's.

U weet dat er een uitvoerend comité bestaat tussen de federale minister en de drie gewestelijke ministers. Dat uitvoerend comité, dat ik voorzit, zal toezien op de uitvoering van het plan. We moeten niet uitsluiten het Vlaamse gewest in de haalbaarheidsstudie van de NMBS een aanvraag doet om bijvoorbeeld een baanvak te reactiveren, in het kader van de grensoverschrijdende lijnen. Dat is een specifiek punt in de bijlage van het samenwerkingsakkoord waarover in het uitvoerend comité kan worden gediscussieerd.

We kunnen niet uitsluiten dat zo'n punt in het uitvoerend comité ter discussie komt naar aanleiding van de besprekingen over het tweede deel van het investeringsplan, uiteraard binnen de aan de betrokken regio toebedeelde enveloppe. Ik verwijs naar het bijvoegsel bij de samenwerkingsakkoorden, punten 10.5 en 8. Dat geldt zowel voor Vlaanderen als voor Wallonië.

Er is een derde aspect dat het probleem nog complexer maakt. Het gaat met name om een grensoverschrijdende lijn en dus moet er ook met Nederland worden onderhandeld.

In ieder geval, de studie is nog niet afgerond. Bijgevolg heeft de raad van bestuur van de NMBS het voorstel terzake niet goedgekeurd. Bovendien is er noch in het huidige federale plan, noch in de adviezen van de regio's, inzonderheid van het Vlaams Gewest, sprake van die lijn.

Er kunnen uiteraard preciseringen worden aangebracht, zoals gevraagd door het Waals Gewest. Maar daarover kan het uitvoerend comité niet alleen beslissen. Ik beseft dat het spooraanbod in Limburg niet optimaal is, zoals herhaaldelijk door verschillende commissieleden is aangeklaagd. Maar over de heropening van die lijn moet ook met Nederland worden gesproken.

03.03 **Peter Vanvelthoven** (SP): Mevrouw de minister, als ik het goed heb begrepen, kan ik uw antwoord als volgt samenvatten. Wij moeten wachten op de afronding van de studie. Zodra die is afgerond, moet het Vlaams Gewest in het kader van het samenwerkingsakkoord een aanvraag doen om de lijn alsnog in het plan op te nemen. Vervolgens moeten de middelen ter beschikking zijn en moeten de Nederlanders ook nog hun zeggen geven.

03.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Vanvelthoven, ik breng een nuance aan: het investeringsplan is al goedgekeurd en ondertekend door de regio's. Wij kunnen daar

niets aan veranderen. In de bijlage bij het samenwerkingsakkoord wordt vastgelegd dat sommige punten door het uitvoerend comité kunnen worden gepreciseerd. Op grond van de punten 10.5 en 8 kan de mogelijkheid niet worden uitgesloten dat het punt ter discussie komt. Wij kunnen natuurlijk niet het plan veranderen, want het is ondertekend. Oplossingen voor sommige grensoverschrijdende problemen moeten verder worden bestudeerd en dat is mogelijk in het kader van het samenwerkingsakkoord. Dat heeft het Waals Gewest overigens reeds in zijn advies voor bepaalde lijnen in Wallonië gevraagd.

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

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

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

04.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, hebt u het ooit meegemaakt dat u op een zomerse middag met vrienden, kennissen en burens, die u voor een bijeenkomst had uitgenodigd, moet opkramen en naar andere oorden uitwijken, omdat de hinder door oefenvluchten onhoudbaar is? Welnu, dat is mij herhaaldelijk overkomen. De verantwoordelijke die ik daarover heb gecontacteerd, beweert dat de piloten in dat gebied alles toegelaten is, omdat ze een vergunning hebben van de bevoegde minister.

Mevrouw de minister, het is niet de eerste keer dat ik hier aandacht vraag voor het probleem dat oefenscholen van helikopters in landelijke gebieden hun leerlingen mogen laten oefenen achter particuliere tuinen en dat zij oefenvluchten organiseren waarbij de helikopters tot één meter van de grond blijven waardoor het zand in alle richtingen opwaait, en zo hinder veroorzaken. Maar, aldus de verantwoordelijken, er is geen probleem, want zij hebben een vergunning van de minister.

Ik ben een beetje ongelukkig en ik richt mij nu tot de groene minister van wie wij terzake toch veel meer interesse zouden mogen verwachten. Het is de derde keer dat ik dit probleem stel: schriftelijk, mondeling en opnieuw mondeling. U hebt me toen geantwoord dat u het probleem onderschrijft,

maar dat samen met het Bestuur van de Luchtvaart de mogelijkheid wordt onderzocht om in het luchtwegboek bepalingen inzake leefmilieu in te brengen en dat men nog even geduld moest hebben. Tevens kondigde u een personeelsuitbreiding aan die u moest toelaten om bij het Bestuur der Luchtvaart effectievere controles te kunnen organiseren.

Geduld is een schone deugd, maar wanneer het te lang duurt, dan wordt men een beetje ongeduldig. Ik ben de laatste om te pleiten om verdraagzaamheid niet te cultiveren. Ik zie dat we in de maatschappij iets moeten kunnen verdragen, anders wordt het samenleven zeer moeilijk. Doch, er is een verschil tussen een hond die af en toe eens blaft of spelende kinderen, en helikopters die neerstrijken. Ze schermen dan met de toelating die ze hebben gekregen van het departement en van de bevoegde minister.

Ik vraag u nadrukkelijk of daar niets aan te doen is. Moet er een soort volksofstand komen, want het is werkelijk ondraaglijk. Het is niet omdat men een vedette is of een vedette is geweest, dat men die oefenscholen mag organiseren waar men wil. Hoever staat u met deze problematiek en wat kan er op dit moment aan gebeuren?

04.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Van Eetvelt, als burger, en niet als minister, kan ik u meedelen dat ook ik elke zomer op mijn terras wordt geconfronteerd met het lawaai van Brussel-Nationaal.

04.03 Jozef Van Eetvelt (CVP): Dat is een groot verschil met een helikopterschool die oefent.

04.04 Minister Isabelle Durant: Dat was een grapje. De problematiek wordt behandeld door het Bestuur der Luchtvaart en mijn kabinet. De discussie en de voorbereiding van nieuwe instrumenten zijn bezig. Ik denk, bijvoorbeeld, aan de invoering van administratieve boetes die kunnen helpen bij het doen naleven van de bestaande luchtvaartreglementering. Deze administratieve boetes zouden kunnen worden opgelegd, onafgezien van of ter vervanging van een gerechtelijke vervolging, waarop mijn departement weinig vat heeft, behoudens opsporing en verbalisering. Administratieve boetes vormen een beter instrument. We zijn dan ook aan het werken aan de verandering van het luchtwegboek. Ik hoop de eerstkomende maanden een echte beslissing te kunnen nemen met betrekking tot de verandering van het luchtwetboek, dat al van 1937 dateert. Problemen met helikopters en leefmilieuproblemen waren

toen niet aan de orde, zoals vandaag.

Dit belet niet dat inzake het overvliegen van natuurreservaten – dat is een ander probleem – onze medewerking reeds werd toegezegd aan de gewesten, aan wie wij in dat verband vooralsnog het initiatief laten, zoals ik reeds eerder antwoordde op de vraag van senator Maertens. De bal ligt, wat het overvliegen van natuurreservaten betreft, in het kamp van de gewesten.

Voorts deel ik mee dat de aanwerving van nieuw personeel van het Bestuur van de Luchtvaart werd vastgelegd in het koninklijk besluit van 27 oktober 2000. In de praktijk loopt de aanwerving van de personeelsleden vertraging op. Dat is onder meer het gevolg van het feit dat het Bestuur vooral personeelsleden met technische kwalificaties nodig heeft en er, wat die personeelscategorie betreft, een schaarste is op de arbeidsmarkt. In overleg met de minister van Ambtenarenzaken wordt onderzocht welke maatregelen kunnen worden genomen om de aantrekkingskracht van het Bestuur te verhogen. Hopelijk kunnen de aanwervingen de komende maanden worden afgerond, want nieuwe personeelsleden zijn nodig om de naleving van de reglementering inzake helikopters te controleren en de kleinere vliegvelden te inspecteren.

04.05 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mevrouw de minister, ik ben erover verheugd dat u het probleem alvast erkent. Toch ben ik niet helemaal tevreden. Ik verklaar mij nader en ben zeer concreet. Uw administratie heeft een vergunning verleend aan een helikopterschool om gebruik te maken van de open gebieden in de regio Mechelen, onder andere in de gemeente Bornem. Kunt u na mijn derde vraag over hinder door die school niet overwegen om bepaalde verplichtingen op te leggen en desgevallend de vergunning intrekken, in afwachting dat u over het nodige personeel beschikt? Ik maak hier geen politieke aangelegenheid van: als burgemeester of als minister zitten we in hetzelfde schuitje. Na 2 jaar aandringen op een oplossing voor een probleem dat u erkent, vind ik dat u een concrete maatregel op het terrein moet nemen. Vandaar mijn uitnodiging om – ik herhaal het – de vergunning opnieuw te onderzoeken en eventueel bijkomende verplichtingen op te leggen via het Bestuur, zodat de buurtbewoners in ieder geval deze zomer gevrijwaard zijn van die ongeoorloofde helikoptervluchten.

04.06 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Van Eetvelt, ik neem akte van uw suggestie en ik zal

nagaan of ze in afwachting van de aanwerving van nieuw personeel en de aanpassing van het Luchtwetboek kan worden verwezenlijkt.

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 "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 5160)

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

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, vorige week werden we alweer geconfronteerd met ongevallencijfers, met name de cijfers die het Nationaal Instituut voor de Statistiek bekendmaakte. Wat ons opviel, was het bijzonder hoog aantal dodelijke ongevallen met een stijging van maar liefst 73 tegenover vorig jaar. Wel zou het aantal zwaargewonden ietwat afgenomen zijn. Sommigen leggen de oorzaak bij overdreven snelheid; anderen beweren dat het te maken heeft met de registratie van ongevallen. In feite maakt het volgens mij niet veel uit of het cijfer nu iets hoger of iets lager ligt. Het jaarlijks aantal doden op onze wegen is en blijft hoog.

Wij hebben reeds jaren op dat vlak een heel slechte reputatie in Europa. Het blijkt dat in ons land de kans op een dodelijk ongeval bijna 35% hoger ligt dan het Europese gemiddelde. Dat is in schril contrast met het feit dat zowel de federale regering als de gewestregeringen volhouden dat de verkeersveiligheid een van de absolute prioriteiten van het beleid is.

Mevrouw de minister, ik heb uw verkeersveiligheidsplan, dat u precies een jaar geleden, op 20 juli, hebt bekendgemaakt, ter hand genomen. Dat plan omvat een heel aantal voorstellen op het vlak van preventie, verkeershandhaving, repressie en nazorg. Nu we een jaar later zijn en de regering halfweg is, denk ik dat het tijd is om een stand van zaken op te maken van de uitvoering van de maatregelen die u in dat plan hebt voorgesteld. Welnu, op enkele uitzonderingen na, zoals het opleggen van het dragen van een valhelm en enkele kleinere maatregelen, heb ik als parlementslid geen weet van welke resultaten ook.

U hebt daarnaast ook een werkgroep Verkeersveiligheid opgericht, waarover ik minister

Verwilghen al uitleg heb gevraagd. U zou daar misschien ook een toelichting bij kunnen geven.

Ten slotte, mevrouw de minister, moet het mij van het hart dat uw reactie vorige week op het voorstel van het Vlaams Gewest om de snelheid op de gewestwegen terug te brengen tot 70 kilometer per uur, me toch wel heeft aangegrepen, hoewel ik ook moet toegeven dat het een tamelijk losstaand voorstel is. U zei immers dat de Vlaamse regering te snel wilde gaan en dat er in het najaar een Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid wordt georganiseerd. Die Staten-Generaal zou, volgens u, een streefcijfer voor het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 moeten bepalen. Het is natuurlijk heel aangrijpend voor familieleden of vrienden van slachtoffers van een dodelijk ongeval dat de overheid een streefcijfer vooropstelt. Elke dode is er inderdaad één te veel. Graag vernam ik van u welke resultaten er op dat vlak al geboekt zijn.

Ik ga even in op het aspect van verkeershandhaving. Ik heb uit de cijfers van de politie afgeleid dat het aantal overtredingen vorig jaar fors is toegenomen en dat er maar heel weinig snelheidsovertredingen met vaste, onbemande camera's worden vastgesteld. Nochtans stelde u in uw plan vorig jaar dat er heel wat onbemande camera's moesten bijkomen. Ik heb uit een interview met minister Stevaert begrepen dat er in Wallonië nog geen onbemande camera's werden geplaatst en dat er problemen zijn in verband met de werking van de camera's, het aanbrengen en het ontwikkelen van de filmrolletjes.

Minister Stevaert heeft in een interview gezegd dat er in Wallonië nog geen onbemande camera's werden geplaatst. Er zouden problemen zijn gerezen inzake de werking van de camera's, het aanbrengen en ontwikkelen van de filmrolletjes en dergelijke. Voor een buitenstaander moet zoiets hallucinant lijken, zeker voor iemand die niet weet hoe zo'n samenwerking tussen de verschillende niveaus moet worden georganiseerd.

Mijn vragen voor de minister zijn dan ook concreet. Hoe beoordeelt u de cijfers van het Nationaal Instituut voor de Statistiek? Legt u de oorzaak ook bij overdreven snelheid? Welke maatregelen hebt u al genomen om tot een betere ongevallenregistratie te komen? Kunt u ons al iets vertellen over de genoemde streefcijfers voor de vermindering van het aantal slachtoffers?

Verder wilde ik ook graag weten wat in het kader van het veiligheidsplan al concreet werd

uitgevoerd. Welke voorstellen werden er al in een wet of koninklijk besluit omgezet? Hoeveel staan de besprekingen in de betrokken werkgroepen?

Ik heb ook enkele vragen over de controle-uren. In welke mate hebt u daarover al overlegd met uw collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken? Welke afspraken werden hieromtrent gemaakt?

Ten slotte, welke van de voorstellen die op 8 juni op de Ministerraad werden besproken liggen er ter tafel bij de werkgroep Verkeersveiligheid? Wat is de stand van zaken bij de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid? Zal ook daar het voorstel van minister Stevaert tot een lagere snelheid op de gewestwegen worden geagendeerd? Werd er al een regionalisering van het verkeersreglement besproken? Minister Stevaert komt daar trouwens telkens op terug. Welk standpunt neemt u in dat verband zelf in?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik ga proberen het kort te houden. Toch is dit een belangrijke vraag en het antwoord erop laat zich niet zomaar samenvatten. Eerst antwoord ik op de vraag over de huidige stagnatie van het aantal verkeersslachtoffers en de gevoelige stijging van het aantal verkeersdoden.

Wat de verkeersdoden betreft zeggen experts dat de evolutie gelijke tred houdt met het aantal ernstig gewonden. Dat is nu duidelijk niet het geval en een verklaring ligt niet voor de hand. Een verdere analyse van deze merkwaardige vaststelling moet uitwijzen wat de oorzaak is. Mogelijk betreft het een verbeterde registratie van de doden die binnen de 30 dagen na het ongeval in het ziekenhuis overlijden. In deze gevallen moet het ziekenhuis het parket op de hoogte brengen van het overlijden en moet het parket vervolgens een fiche aan het NIS bezorgen op basis waarvan het NIS een correctie van de oorspronkelijke registratie uitvoert. De categorisering "gewonden" wordt dan gewijzigd in de categorisering "verkeersdoden". Excuseert u mij voor deze cynische verwoording, maar dat is nu eenmaal eigen aan statistieken, maar die cijfermatige gegevens zijn de moeite van het bestuderen waard. De betrouwbaarste indicator voor verkeersveiligheid zijn normaal de doden en de ernstig gewonden. Ten opzichte van 1999 stellen we in 2000 een daling vast van 4,2%: in Vlaanderen - 4,2%, in Wallonië - 3,6% en voor Brussel zelfs - 14,3%.

De tabellen die momenteel beschikbaar zijn laten geen gedetailleerde analyse toe. Ik beperk mij tot een globale vaststelling: Het effect van onze

inspanningen ter bevordering van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom wordt in de ongevallencijfers mogelijk voor een deel geneutraliseerd door een toename van letselongevallen op autosnelwegen met 6,2% en een toename van het aantal doden op wegen buiten de bebouwde kom met 6,7%.

Mogelijke verklaringen kunnen te maken hebben met de toegenomen verkeersdrukte en een toename van de snelheid op de wegen. Omdat de aangroei van het verkeer in 2000 vrij beperkt was - een stijging van 1,6% op autosnelwegen en een stijging van 0,4% op de overige wegen - ligt hier zeker niet de hoofdoorzaak.

Ook de toename van het aantal weekenddoden met 7% ten opzichte van 1999 verdient nader onderzoek. Omdat het aantal zwaargewonden met 6% is gedaald, daalt globaal het aantal doden en zwaargewonden tijdens het weekend.

De daling van het aantal doden en zwaargewonden is het meest spectaculair bij de voetgangers. Ik noteer een daling van 18,0% ten opzichte van 1999 en zelfs een daling van 61,2% vergeleken met 1990.

Hoewel het aantal gedode fietsers met 10% toeneemt, neemt het aantal zwaargewonden af met 13%, wat globaal neerkomt op een daling van doden en zwaargewonden van 10,5% of een daling van 46,4% ten opzichte van 1990.

Er is een stijging van het aantal doden bij de bromfietzers met 18%, maar een daling van de zwaargewonden met 5% resulteert in een daling van doden en zwaargewonden van 3,8% en een daling van 51,9% ten opzichte van 1990. De verplichting tot het dragen van een valhelm voor bromfietzers klasse A zou deze cijfers in de toekomst gunstig moeten beïnvloeden. Voor andere statistieken verwijs ik graag naar de mededelingen van het NIS en het BIVV. Ik kan u terzake gedetailleerde cijfers verstrekken.

Zo kom ik tot de registratie van de ongevalgegevens. Met als directe aanleiding de verschuiving van manschappen in het kader van de politiehervorming, werd eind 2000 op mijn initiatief in de schoot van het BIVV een werkgroep geïnstalleerd die als eerste doelstelling had de continuïteit te verzekeren van de registratie van de ongevalgegevens. Als resultaat van het overleg tussen NIS en politiediensten is beslist dat vanaf 1 juli 2001 alle analyseformulieren van ongevallen door de federale politie worden ingezameld en gecodeerd. Het NIS is nog verantwoordelijk voor

de verwerking van de gegevens tot statistieken en de verspreiding van de ongevalstatistieken. Voor 1 juli waren zij nog verantwoordelijk voor de inzameling van de analyseformulieren van de gemeentepolitie.

Tijdens een tweede fase zal de werkgroep aanbevelingen formuleren om het analyseformulier te vereenvoudigen om zo de volledigheid en juistheid van de gegevens te vergroten. Parallel werken de politiediensten aan een informaticaproject waarbij gegevens uit het proces-verbaal automatisch worden gebruikt om het analyseformulier voor verkeersongevallen in te vullen. Deze procedure zal automatisch het aantal fouten doen dalen en komt ook ten goede aan de volledigheid van het verzamelde materiaal. Een en ander moet in het voorjaar 2002 in werking treden.

Betrouwbare ongevalgegevens zijn van essentieel belang bij de bepaling van een kwantitatieve doelstelling voor een daling van het aantal verkeersslachtoffers en als meetinstrument bij de opvolging van de maatregelen die in het kader van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid zullen voorgesteld worden.

Wat de verkeersveiligheid betreft, precies één jaar geleden heb ik mijn plan terzake bekendgemaakt. Om aan te tonen dat het plan gedurende dat jaar niet in de koelkast is gestopt, som ik de beslissingen die ter uitvoering ervan, al werden genomen, op. Ten eerste, wat het categoriseren van wegen en straten betreft, werd de zone 30 in schoolomgevingen bij koninklijk en ministerieel besluit ingevoerd.

Ten tweede werkt een werkgroep onder mijn leiding met vertegenwoordigers van de zwakke weggebruikers - de voetgangers en de fietsers - en van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen nu al een jaar lang aan een voorstel van nieuwe straatcode. De conclusie van dat exhaustieve werk zal een instrument zijn bij de herziening van het verkeersreglement. Ondertussen is reeds een omvangrijk pakket maatregelen voor het veiliger en aantrekkelijker maken van het fietsverkeer in koninklijke en ministeriële besluiten omgezet.

Ten derde, op het vlak van de opleiding van jonge bestuurders heeft het BIVV een studie afgerond over de resultaten van de verschillende modellen van rijopleiding. Voorstellen van post-rijbewijs opleidingsinitiatieven worden bestudeerd. Ik denk dat er binnenkort een voorstel van wet zal kunnen worden ingediend, waarna een interessant debat in de commissie zal volgen.

Ten vierde worden nieuwe erkenningcriteria voor rijtscholen in een ontwerp van koninklijk besluit vastgelegd. Een volgende stap is de organisatie van de opleiding van instructeurs.

Ten vijfde, er is een oriëntatienota Telematicavisie Verkeersveiligheid opgemaakt. Via het BIVV wordt steun verleend aan het opstarten van een ISA-demonstratieproject.

Ten zesde, samen met mijn collega van Consumentenzaken Aelvoet heb ik een campagne opgestart om onder andere ouders bewust te maken van het preventief belang van het dragen van fietshelmen door de allerkleinsten.

Ten zevende, de veiligheid van vrachtwagens en autobussen is een van de speerpunten van mijn verkeersveiligheidsbeleid. Ik verwijs naar de resultaten van de werkgroep Verkeersveiligheid in het Personenvervoer per Autocar, naar de aanpak van het dodehoekprobleem, naar het akkoord met de transportsector waarin onder andere het accent wordt gelegd op het respect voor de rij- en rusttijden en naar het samenwerkingsprotocol met de controlediensten. Ik heb daarover al uitgebreid in een antwoord op vragen terzake twee weken geleden.

Ten achtste zijn de registratie en de analyse van de gegevens over de verkeersongevallen geoptimaliseerd, zoals ik daarstraks reeds opmerkte.

Ten negende, met het oog op meer veiligheid voor de bromfietzers is de uitbreiding van de helmdraagplicht tot bromfietzers van klasse A in een ontwerp van koninklijk besluit opgenomen. Tevens wordt een strategie voor de aanpak van opgedreven bromfietsen voorbereid. Kortom, mijn plan bestaat dus niet enkel op papier.

Uit bovenstaande projecten wordt bovendien duidelijk dat de bevoegdheid inzake verkeersveiligheidsinitiatieven ook een zaak is van de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie. Met die twee collega's pleeg ik dan ook gestructureerd overleg. Een van onze beslissingen is de bijeenroeping van een Staten-Generaal. Hiermee erkennen we dat we op het vlak van verkeersveiligheid samen met de gewesten, gemeenschappen, gemeenten en nog andere actoren verantwoordelijkheid dragen en doelstellingen moeten vastleggen.

Het is waar dat, wanneer we een streefcijfer vooropstellen, zulks hard overkomt bij familieleden en vrienden van slachtoffers van een dodelijk

ongeval. Dat zal trouwens altijd het geval zijn, welk cijfer we ook bekendmaken.

Il n'est pas plus acceptable pour des familles d'entendre dire que nous allons fixer un objectif de diminution de 50%. Et les 50% restants, doivent-ils continuer à mourir?

Dus dat is toch een manier om alle actoren te mobiliseren. U kunt zelf vaststellen dat het bestaan van een Staten-Generaal geen reden is voor het federale, regionale of gemeentelijke niveau om zelf geen maatregelen te nemen. Die zijn genomen en moeten verder worden genomen. De Staten-Generaal is echter beter geschikt om de verschillende inspanningen van de verschillende bevoegde overheden te coördineren. In andere landen heeft men die inspanningen beter gecoördineerd en dat is de oorzaak van de daling van de cijfers. Een gecoördineerde aanpak houdt niet alleen de verandering van de code op een paar punten in, maar een echte mobilisatie van alle actoren op institutionele en andere vlakken.

Dan kom ik nog even terug op de controle en de uren en het overleg daarover met Justitie en Binnenlandse Zaken. In België kan de minister van Binnenlandse Zaken, noch de minister van Justitie, die bevoegd zijn voor de politiediensten, mij meedelen hoeveel uren snelheidscontroles op jaarbasis het geheel van de politiediensten - 589 voor de ex-gemeentelijke politiekorpsen en voor de ex-rijkswacht - hebben gepresteerd. Enkel de ex-rijkswacht beschikt over een gestructureerde registratie van dergelijke inlichtingen voor de activiteiten van zijn radartoestellen. Vaststellingen en conclusies over snelheidscontroles formuleren, enkel op basis hiervan, is echter zeer fragmentarisch en gevaarlijk, zeker als men weet dat de inlichtingen van de ex-rijkswacht betrekking hebben op de landelijke inzet en werking van 30 radartoestellen, terwijl de 589 ex-gemeentepolitiediensten over zowat 400 goedgekeurde snelheidscontroletoeestellen beschikken. Die cijfers kunnen dus niet zomaar met elkaar worden vergeleken. Voeg hier nog aan toe dat ik van de federale politie heb vernomen dat de recent aan de pers meegedeelde inlichtingen over de snelheidscontroles voor 2000 nog niet definitief en officieel zijn, dat ze nog het voorwerp uitmaken van een laatste nazicht op hun correctheid en eigenlijk dus voorbarig zijn.

De laatste officiële gegevens zijn dus deze die betrekking hebben op de activiteiten van het jaar 1999 en die ook terug te vinden zijn in het jaarverslag van het BIVV. Gezien het voorgaande

wens ik dan ook niet de discussie te voeren op basis van gegevens die geen correct en volledig beeld geven van snelheidscontroles en die betrekking hebben op de oude politiestructuur. Ik verkies dan ook aan te geven welke inspanningen ik heb geleverd met het oog op de toekomst.

Ik heb ervoor gepleit bij mijn collega van Binnenlandse Zaken dat de aanpak van het fenomeen “verkeersongevallen met lichamelijk letsel” zou worden weerhouden in het Nationaal Veiligheidsplan, het werkinstrument voor de hervormde politie. Zoals u weet zijn niet alle fenomenen uit het Federaal Veiligheids- en Detentieplan van de minister van Justitie in overweging genomen in het Nationaal Veiligheidsplan. Dit is gebeurd en daarenboven wordt het aspect “snelheid” vernoemd als specifieke doelstelling voor de federale politie voor het jaar 2001. De lokale politie wordt aangespoord hiertoe bij te dragen via de nog op te stellen en aan de minister van Binnenlandse Zaken voor te leggen zonale veiligheidsplannen. Werken aan verkeersveiligheid vraagt om partnership. Ik reken dus op een faire en open medewerking en inzet van de politiediensten en van de minister van Binnenlandse Zaken.

De hervorming van de politie en de oprichting in dat kader van een nationale gegevensbank van de geïntegreerde politie, was voor mij de aanleiding om op 30 november 2000 een werkgroep “verkeershandhavingsstatistieken” te installeren in het BIVV. Bedoeling is in de toekomst over uniforme, globale en geïntegreerde gegevens te kunnen beschikken over de verkeers(toezichts-)activiteiten van de 196 lokale politiezones en van de federale politie.

In het nieuwe politielandschap, kijk ik in eerste orde vooral uit naar de bijdrage voor verkeersveiligheid van de lokale politie en slechts in tweede orde naar deze van de federale politie, gezien de verkeerspolitie aldaar grosso modo wordt herleid tot het toezicht op de autosnelwegen. Dat is het gevolg van deze hervorming.

Deze, en nog andere veiligheidsdossiers, maken het voorwerp uit van geregeld overleg, hetzij punctueel, hetzij structureel, tussen het kabinet en de diensten van mijn collega minister van Binnenlandse Zaken, mijn kabinet en administratie.

Het toezicht- en vervolgingsbeleid is een bevoegdheid van de minister van Justitie en van het college van procureurs-generaal. Zoals de

minister van Justitie, pleit ik ook in dit domein voor een eenvormige benadering en aanpak. Samen met voorgaande instrumenten, richtlijnen van de minister van Justitie, omzendbrieven van het college van de procureurs-generaal en het bestaan van het lokaal en provinciaal vijfhoeksoverleg, meen ik dat elk verantwoordelijkheidsniveau inspanningen kan leveren om bij te dragen tot een betere verkeersveiligheid.

Als men hier vraagt wat de federale minister vindt van maatregelen die bijvoorbeeld door het Vlaamse of het Waalse gewest kunnen worden genomen, is het belangrijk te stellen wat de doeltreffende maatregelen zijn. Het is een illusie te denken dat de situatie zal veranderen met sommige koninklijke besluiten. De statistieken en de gegevens moeten daarvoor betrouwbaar zijn. De gegevens veranderen met de hervorming van de politie. Ik spreek hier voor een commissie en niet voor de krant. Ik kan hier dus zeggen dat we de cijfers niet door onze wil alleen kunnen veranderen. Het spijt mij dat mijn antwoord zo lang is, maar verkeersveiligheid is voor iedereen belangrijk.

Wat de Staten-Generaal betreft, gaat het hier om een oefening die bij alle actoren voor een globale aanpak moet zorgen.

Ik kom dan bij de beslissing van de Ministerraad van 8 juni met betrekking tot de wet van 18 juli 1990. De discussie is begonnen, zoals in de regeringsverklaring is voorzien. Na overleg in de Ministerraad zal dit uitgevoerd worden. Het is ons doel te onderzoeken welke de operationele voorstellen zijn met betrekking tot controle, beleid en vervolgingen inzake verkeersveiligheid. Verder gaat het om de administratieve organisatie van een dergelijke aanpassing. De naam is voor mij niet belangrijk maar het gaat om vorming van recidivisten op het gebied van verkeers-overtredingen. Verder wil de wet een preventief signaal geven. Wij zullen daaraan werken. Het voorstel van de regering bestaat erin, op mijn vraag en volgens de regeringsverklaring, na te gaan wat de juiste manier is om deze wet aan te passen. Het is belangrijk dat we in dezelfde richting gaan.

Wat de maximumsnelheid van 70 km/u op vele wegen betreft, heb ik een gunstige aanpak met betrekking tot dit voorstel. De heer Stevaert weet dat en hij moet niet wachten op mijn advies. Hij kan dit doen en het Waalse Gewest heeft het al gedaan op sommige regionale wegen. Ik wil niet zeggen dat wij hiervoor moeten wachten op de Staten-Generaal. Dit is mogelijk voor de heer

Stevaert en het kan ook in Wallonië. Wij hebben een kader voor de schoolomgeving waar een beperking van 30 km/u geldt. Dat is beschikbaar voor wegbeheerders. We moeten niet wachten op de Staten-Generaal. De Staten-Generaal heeft de bedoeling alle actoren te verenigen.

Je compte sur M. Stevaert pour être très actif lors de ces états généraux, pour mettre en avant tout ce qu'il veut, peut et va faire au niveau régional.

Il en a la compétence, puisque son domaine, c'est l'infrastructure, la vitesse sur les routes régionales. Les régions wallonne et bruxelloise peuvent en faire autant. Et je pense que ce sont tous ces efforts conjugués qui peuvent mener à une diminution des chiffres.

05.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar uitgebreid antwoord. Het gaat om een belangrijk thema waaraan wij op een later tijdstip misschien iets meer tijd moeten besteden, zodat we de concrete maatregelen ten gronde kunnen onderzoeken.

Mevrouw de minister, u hebt vooral op het vlak van preventie een aantal projecten aangestipt. Er is inderdaad vooruitgang in de dossiers en ik geef toe dat u concrete maatregelen hebt genomen. Vergeleken met de tekst van het plan echter, blijft het bij details. Telkens wordt er wel een aanzet gegeven. Ik begrijp dat de veranderingen traag op gang komen, zeker gelet op de reorganisatie van de politiediensten. Ik heb ook begrepen dat bijvoorbeeld de lokale politie wel over cijfers beschikte, maar dat Binnenlandse Zaken de registratie nooit heeft gecoördineerd. Het is zeer belangrijk dat de verzameling van het cijfermateriaal voortaan goed wordt gestructureerd. Dat is misschien niet zo belangrijk voor de buitenwereld, maar wel voor de beleidsmensen die erop moeten kunnen vertrouwen dat alles correct verloopt.

De bijeenroeping van de Staten-Generaal is voor de buitenwereld wel zeer belangrijk, omdat onze bevolking wegens de complexe bevoegdheidsverdeling in ons land niet goed op de hoogte is van wie verantwoordelijk is voor wat. Het is jammer dat er zich in de pers een polemiek tussen de verschillende beleidsniveaus ontspint, waarbij het ene niveau de indruk wekt dat het andere het werk niet naar behoren doet of dat er te weinig coördinatie of dat te weinig aandacht aan het probleem wordt besteed. Misschien is de laatste opmerking trouwens niet helemaal onterecht. Er moeten alvast meer middelen worden ingezet om een dergelijke problematiek

aan te pakken, zowel op het gewestelijk als op het federaal niveau.

Mevrouw de minister, na twee jaar legislatuur had u het gestructureerd overleg toch hebben moeten kunnen afronden, zodat elk niveau zou hebben geweten wat hem te doen stond? Een aantal maanden geleden was er een hoorzitting met de vereniging van ouders van verongelukte kinderen. Ik herinner mij dat de voorzitter ervan een gestructureerd overzicht had gemaakt van wat op Europees, federaal, Vlaams, Waals en lokaal vlak moet worden gedaan.

05.04 Minister Isabelle Durant: Mevrouw Brepoels, wij hebben geen twee jaar nodig om te weten wie welke bevoegdheden moet krijgen. Wij hadden die tijd nodig om alle actoren, van regio's, gemeenten tot federale regering toe, achter dezelfde doelstellingen te mobiliseren. Daarnaast moeten de burgers van het probleem bewust worden gemaakt. Veiliger verkeer is niet alleen een kwestie van codes en regels, maar ook van het gedrag van de mobiele burger, ermee rekening houdend dat de verantwoordelijkheid van autobestuurders, voetgangers, of fietsers niet dezelfde is. De vertraging die op federaal vlak werd opgelopen, is vooral te wijten aan de politiehervorming.

05.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, het enige wat ik wou zeggen is dat bijvoorbeeld de Vlaamse minister van Mobiliteit in het regeerakkoord onder andere de doelstelling van een derde minder verkeersdoden heeft laten opnemen en nu de indruk wekt dat hij ze niet kan waarmaken, omdat samenwerking ontbreekt, de verschillende actoren niet aan dezelfde koord trekken en er geen gecoördineerd beleid wordt uitgestippeld. Ik betreur dat het allemaal zo traag gaat.

Er wordt altijd gezegd dat de paarsgroene regering op de verschillende niveaus goed samenwerkt. Als de verkeersveiligheid dan toch een belangrijke prioriteit is, zoals u zegt, dan zou er toch iets meer vooruitgang moeten kunnen worden geboekt waardoor de mensen niet alleen de indruk krijgen maar daadwerkelijk ook kunnen vaststellen dat er ook echt prioriteit aan gegeven wordt zowel op financieel als op beleidsvlak.

Dit is mijn zorg die ik u vandaag wou meedelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Question de M. Luc Paque à la vice-première

ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation d'un véhicule neuf à un conducteur handicapé" (n° 5184)

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

06.01 **Luc Paque** (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, vous n'êtes pas sans savoir qu'une personne handicapée qui souhaite acquérir un véhicule neuf doit entreprendre toute une série de démarches administratives ou autres. Je prendrai pour exemples les démarches en matière de diminution de TVA ou de réduction des taxes de circulation, qui relèvent des compétences du ministre des Finances. Par ailleurs, l'obtention d'une carte de stationnement relève des compétences du ministre des Affaires sociales. En fin de périphe, les personnes qui acquièrent un véhicule doivent aussi l'adapter en fonction de leur handicap; et ceci relève de votre département.

Une fois le véhicule adapté au handicap de la personne, il doit passer le contrôle technique afin de vérifier que toutes ces adaptations sont bien conformes et bien installées. Dès lors, ma question est la suivante: n'est-il pas possible d'éviter ce passage à l'inspection automobile dès lors que ce sont toujours des firmes extrêmement spécialisées qui réalisent les adaptations aux véhicules? Ceci pourrait éventuellement se faire par l'octroi à ces firmes d'une agréation, qui pourrait être assimilée au certificat de conformité délivré à l'achat de tout véhicule neuf.

Par ailleurs, si cela n'est pas possible, les personnes handicapées ne pourraient-elles pas être exonérées de payer les frais de passage au contrôle technique qui, bien qu'ils ne soient pas fort élevés, ne font que s'ajouter aux frais que ces personnes doivent déjà assumer, que ce soit pour l'acquisition du véhicule ou dans la vie de tous les jours. Car, le mot est peut-être un peu fort, mais je considère qu'il s'agit d'une sorte de discrimination par rapport aux conducteurs valides.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Paque, avant de vous répondre, j'aurais aimé savoir si votre question repose sur un cas particulier et dans l'affirmative, je vous demanderais de me communiquer de quoi il s'agit. Car il est prévu que l'inspection se fasse gratuitement sur base du certificat d'invalidité.

Donc, s'il y a eu un problème, j'aimerais en être avertie, puisque j'ai la tutelle sur cette matière.

La procédure actuelle est en effet la suivante: il faut présenter le véhicule ayant fait l'objet d'une adaptation ou d'un aménagement au contrôle auprès d'une station d'inspection automobile. L'inspection se fait gratuitement sur présentation du certificat d'invalidité. Par ailleurs, les conducteurs handicapés peuvent, dans des conditions définies par la loi, bénéficier d'avantages (qui vont parfois jusqu'à l'exonération) en matière de TVA, de taxe compensatoire des accises et de la taxe de circulation.

Le CARA (au sein de l'IBSR) est officiellement chargé de conseiller les aménagements et adaptations nécessaires.

J'ai été récemment interpellée par un de vos collègues, en l'occurrence M. Ansoms, à propos d'un autre cas, sur lequel j'ai particulièrement investigué afin de bien cerner le problème et de voir s'il y a eu préjudice pour le conducteur.

A la faveur de ce cas, j'ai l'intention de mettre en place une concertation commune entre le CARA et le GOCA sur la manière d'exécuter les dispositions prévues, pour éviter les préjudices ou les tracasseries éventuelles à l'égard de gens pour qui il n'est déjà pas simple de procéder aux adaptations nécessaires, car cela représente un investissement. Il ne faut pas que, de surcroît, ils soient pénalisés par un retard administratif ou autre dû à la complexité de la procédure ou un préjudice financier tout à fait anormal car la législation en vigueur prévoit la gratuité.

Donc, si à la base de votre question, il y a un cas bien concret, je vous demande de m'en parler.

06.03 **Luc Paque** (PSC): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour toutes ces précisions.

Pour ce qui est du cas, je vais me renseigner et, le cas échéant, vous communiquer les informations précises.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: De heer Lode Vanoost.

Président: M. Lode Vanoost.

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

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

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

07.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in 1991 is de Belgische vloot – of wat er toen nog van bestond – tijdelijk uitgevlagd naar Luxemburg. De kosten verbonden aan de exploitatie waren veel te hoog geworden. Concurrentie met goedkope-vlaglanden zoals Panama was niet meer mogelijk. De uitvlagging in 1991 was tijdelijk. Het was de bedoeling dat de Belgische vloot ooit nog zou terugkeren, voornamelijk naar Antwerpen.

In het jaarverslag van de Belgische Redersvereniging lees ik dat er op twee vlakken voorstellen zijn geformuleerd: fiscale voorstellen en voorstellen op het vlak van de maritieme wetgeving. Over die fiscale voorstellen werd de minister van Financiën op dinsdag 17 juli 2001 ondervraagd door enkele collega's en mezelf. Nu wil ik het andere luik aanbrengen.

Er zouden aanpassingen moeten gebeuren in de thans vigerende maritieme wetgeving. Als de vloot opnieuw naar België zou terugkeren en dus zou terugvallen onder de Belgische wetgeving, dan zal de maritieme wetgeving moeten worden aangepast. Zoniet blijft de niet-concurrentiële positie behouden. Aanpassingen zijn nodig aan onder meer de wetgeving betreffende de Pool der Zeelieden, de wetgeving betreffende de Hulp- en Voorzorgskas voor de Zeevarenden, het Belgisch Zeevaartinspectiereglement, de wet van 5 juni 1928 over de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst en de wet van 5 juni 1928 houdende het tucht- en strafwetboek voor de Koopvaardij en Zeevisserij.

Het gaat om diverse wetgevingen voor de oprichting van een kaderwet waarbinnen de deelfacetten verder uitgewerkt zouden kunnen worden door aparte wetten en koninklijke besluiten. U zou al besprekingen hebben aangevat met het bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart. Ik zou graag vernemen in welk perspectief u die aanpassing van die maritieme wetgeving ziet. Als ook op fiscaal vlak de nodige aanpassingen kunnen gebeuren, zou de Belgische vloot heringevlagd kunnen worden.

07.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, verschillende wetten moeten worden veranderd om de situatie van 1991 te veranderen.

Voor de sociale lasten werd reeds een oplossing gevonden in het kader van de maatregelen tot bevordering van de tewerkstelling in de

koopvaardij. Ik verwijs naar het koninklijk besluit van 10 juni 1998.

Dit neemt niet weg dat een aantal bestaande wetten moeten worden aangepast gelet op de evoluties in het maritiem gebeuren. Er zijn terzake reeds gesprekken geweest tussen de Redersvereniging en de bevoegde ambtenaren van het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart.

De wetgeving betreffende de Pool der Zeelieden behoort tot de bevoegdheid van de minister van Tewerkstelling en Arbeid. Dat is dus een onderwerp voor mevrouw Onkelinx.

De Hulp- en Voorzorgskas voor de Zeevarenden ressorteert onder het ministerie van Sociale Voorzorg.

Het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende het Belgisch Zeevaartinspectiereglement wordt periodiek aangepast in het kader van het uitvoeren van de resoluties van de International Maritime Organisation en richtlijnen van de Europese Unie. Het geheel zou wel moeten worden gecoördineerd.

De wet van 5 juni 1928 betreffende de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst werd reeds door mijn bestuur herwerkt in het kader van het nieuw sociaal statuut voor zeevissers en wordt thans besproken in het kader van een tripartite-comité waarin werkgevers, werknemers en overheid zetelen. Mits enkele kleine aanpassingen is dit ontwerp ook toepasbaar op de koopvaardijvloot.

Mits enkele kleine aanpassingen is dit ontwerp ook toepasbaar op de koopvaardijvloot. Het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij werd ook door mijn bestuur herwerkt. In dit dossier is de samenwerking van het ministerie van Justitie vereist. De wijziging van deze wet heeft tot gevolg dat ook de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de zeevaart moet worden aangepast. Ook dit is op ambtelijk vlak reeds gebeurd.

Met betrekking tot het opmaken van een kaderwet die de ganse maritieme wetgeving zou groeperen, dient opgemerkt te worden dat dit wel een voordeel is dat momenteel met de zeer beperkte arbeidskracht van het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart niet kan worden verwezenlijkt op korte termijn. Ik werk met kleine stukjes en stap voor stap aan wat nog moet komen. Bovendien moet ik rekening houden met

sommige collega's waar het mijn bevoegdheid te buiten gaat. Trouwens, het ontbreken van een dergelijke kaderwet vormt echter geen beletsel tot het terug invlaggen van de Belgische koopvaardijvloot ofwel in het eigendomsregister ofwel in het rompbevrachtingsregister, zoals bepaald in de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen. Ik wil een grote inspanning doen inzake de herstructurering van de wet in het kader van het terughalen van onze vloot naar België. Het is hoog tijd daarvoor en de administratie zal zorgen voor de verschillende nodige aanpassingen en de coördinatie met de verschillende actoren in de sector.

07.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dank u voor dit antwoord. Ik dank ook uw administratie voor haar werkracht bij het aanpassen van die oude wetgeving. Het tuchtstatuut dateert van rond 1926, meen ik. Ik noteer uw positieve ingesteldheid die mijn collega uit Antwerpen ook graag zal hebben gehoord, namelijk voor het ondernemen van pogingen voor het herinvlaggen van de Belgische vloot. Dat levert een potentieel aan tewerkstelling en inkomsten op. Het pleidooi voor een kaderwet heeft te maken met de verspreidheid van bevoegdheden over verschillende departementen. Dat maakt het moeilijker om snel resultaat te bereiken. Belangrijk is dat de redercentrale weet met welke ingesteldheid er aan deze materie wordt gewerkt. Uw boodschap lijkt mij, samen met die van uw collega van Financiën, vrij duidelijk. Dat is een positief signaal.

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

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

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

08.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag zal zeer kort zijn aangezien ik moet aanwezig zijn in de plenaire vergadering, voor de bespreking van de anonieme getuigen.

Mevrouw de minister, wij ontvangen vaak klachten van particulieren omtrent de gebrekkige bediening van de Nederlandstaligen in de lokalen van de DIV

van uw departement.

Op donderdag 5 juli was het opnieuw zover, in die zin dat een loketbediende manifest weigerde een Vlaming die ik toevallig goed ken en die een Vlaamsgezinde reflex heeft, in het Nederlands aan te spreken. De loketbediende gedraagt zich zelfs hooghartig tegen die persoon en scheldt hem uit, waarbij hij laat uitschijnen dat het schandelijk is dat hij geen Frans spreekt.

Pas na lang aandringen en na een relatief lange wachttijd, wordt een overste bereid gevonden de betrokken persoon in zijn taal te woord te staan.

Mevrouw de minister, welke taalverplichtingen bestaan er in hoofde van deze bedienden? Hoe komt het dat er in concreto aanvankelijk niemand bereid werd gevonden om Nederlands te spreken? Welke initiatieven nam u om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen?

Bijkomend had ik graag vernomen waarom zo lang moet worden aangeschoven voor een inschrijving? Naar verluidt moet daar uren worden aangeschoven en dat is geen bewijs van efficiënt bestuur.

08.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de DIV respecteert de taalwetgeving, zoals de federale openbare diensten. Het loketpersoneel te Brussel bestaat uit zes Nederlandstalige en vier Franstalige medewerkers.

Tot op heden heeft de leiding van deze administratie geen problemen vastgesteld in dit verband. Tijdens de middagpauze gaat het personeel om beurten eten en het zou dus wel kunnen voorkomen dat iemand zich tijdens deze tijdspanne bij een loketbediende van de andere taalrol aanbiedt. In dat geval wordt de toestand echter uitgelegd. Alle loketbedienden hebben immers een minimale kennis van de twee landstalen en tracht men zo vlug mogelijk een beroep te doen op een loketbediende behorend tot de taalrol van de betrokkene.

Volgens mij gaat het hier om een misverstand. Ik kan bevestigen dat mijn bestuur de nodige aandacht verleent aan een degelijke bediening van alle klanten van de DIV, in beide landstalen.

08.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, hopelijk beperkt het zich in casu tot een incident.

Ik herhaal echter dat ik deze mondelinge vraag

niet zou hebben gesteld mocht ik in het verleden reeds niet op de hoogte zijn gebracht van klachten in dat verband. De klachten zijn mij aldus bekend en in dit geval bleek het een hele tijd te duren alvorens iemand bereid werd gevonden om Nederlands te spreken.

Bovendien was de betrokken loketbediende bijzonder arrogant en het leek mij belangrijk dat u hiervan zo snel mogelijk op de hoogte werd gebracht.

Ik kreeg evenwel geen antwoord op mijn vraag waarom zo lang moet worden aangeschoven voor een inschrijving. Misschien kunt u dit nog even nagaan, mevrouw de minister, want naar verluidt moet men soms tot drie uur aanschuiven alvorens te worden bediend. Zelf heb ik die situatie echter nog niet meegemaakt, maar dat is wat er mij wordt verteld. Ik meen dus dat dit punt enige aandacht verdient.

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

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

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

09.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 22 november 2000 werd een reeks interpellaties en vragen gehouden waarbij mijn collega Van den Eynde maar ook u, mijnheer de dienstdoende voorzitter, de onveiligheid op de luchthaven van Zaventem aangekaart hebben. De minister heeft geantwoord op de vragen met betrekking tot het incident dat zich in die periode had voorgedaan, in casu een zware overval en de roof van diamanten. Mevrouw de minister, u hebt een reeks concrete maatregelen aangekondigd. De controle op de toegankelijkheid van de luchthaven zou worden verbeterd. De Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart zou gevraagd worden een grondige externe audit uit te voeren over de beveiliging van de luchthaven. Dit was, mijns inziens, een van de belangrijkste mededelingen. Andere maatregelen hadden betrekking op een permanente aanwezigheid van de luchtvaartinspectie en een sensibilisatie-campagne.

Mevrouw de minister, al die zaken hebben tot op

heden weinig zoden aan de dijk gebracht. Onlangs werd bekend dat een aantal buitenlandse luchtvaartmaatschappijen niet meer bereid zijn waardevolle goederen te transporteren via Zaventem en bewust kiezen voor andere maatschappijen, steevast omwille van de grote onveiligheid op Zaventem. Er werd verwezen naar de zware diamantroof, maar ook naar andere incidenten die zich voordien en sindsdien hebben voorgedaan. Men heeft weinig vertrouwen in Zaventem.

Mevrouw de minister, een goed half jaar na uw antwoorden van 22 november 2000 wens ik van u te vernemen welke maatregelen intussen tot een goed einde werden gebracht. Welke maatregelen werden concreet genomen? Welke zijn gepland? Hoe verklaart u dat de ongerustheid bij de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen over de veiligheid op Zaventem blijft bestaan? Werden reeds initiatieven genomen om deze maatschappijen te overtuigen waardevolle transporten toch nog via Zaventem te laten verlopen? De keuze voor een andere luchthaven voor het vervoer van waardevolle zaken is slechts een begin. Later zullen andere transporten volgen. Dit kan tot gevolg hebben dat de omzet en de bijbehorende winst voor Zaventem zullen dalen. Het zou betreurenswaardig zijn dat Zaventem verlies zou lijden omwille van de veiligheidsproblemen. Werd reeds een raming gemaakt van het verlies van omzet en inkomsten door de veiligheidsproblemen?

09.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, gelet op de verschillende overvallen op waardetransporten werden op mijn verzoek 3 verschillende audits uitgevoerd inzake de beveiliging van de luchthaven van Zaventem. De audits werden uitgevoerd door het lokaal veiligheidscomité, het bestuur van de luchtvaart en de Europese Burgerluchtvaartorganisatie. De resultaten van de eerste audit zijn bekend. De resultaten van de twee andere audits worden ingewacht tegen 27 juli 2001. We zijn reeds op de hoogte van de grote lijnen van de resultaten.

Uit de eerste audit en het tussentijds rapport van de twee andere auditinstanties blijkt dat de luchthaven Brussel-Nationaal grotendeels voldoet aan de internationaal voorgeschreven standaard-beveiligingsmaatregelen.

De regering heeft zich voorgenomen bijkomende maatregelen op te leggen met het oog op het bijzondere risico ten gevolge van de waardetransporten. In dit verband zal de Ministerraad zich binnenkort uitspreken over een

reeks bijkomende maatregelen en hun financiering die door BIAC, de federale politie en het bestuur van de luchtvaart zullen moeten worden genomen.

Op 1 augustus 2001 zal de Belgische overheid terzake verder overleg plegen met de Association of European Airlines. Deze vereniging had een boycot aangekondigd omwille van de veiligheid.

U spreekt over een daling van de winst. Het is correct dat de waardetransporten moeten beschermd worden. Mijn eerste bekommernis is ook de veiligheid van de mensen, de passagiers en de werknemers.

Mijn eerste zorg is de veiligheid van de mensen die er werken, van de passagiers en van anderen die het slachtoffer zouden kunnen zijn, maar die er verder niets mee te maken hebben. Ik heb aandacht voor de bescherming van de waardetransporten en hun winsten, maar mijn eerste zorg gaat naar de veiligheid van personen.

09.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de veiligheid van de mensen is natuurlijk ook mijn eerste bezorgdheid, anders had ik u de vraag niet gesteld. U trapt een open deur in, want iedereen is in de eerste plaats daarom bekommerd. De daling van de omzet en de verliezen zijn natuurlijk een rechtstreeks gevolg van die onveiligheid. Dit moet natuurlijk ieders bezorgdheid wegdragen.

Het verheugt mij dat de studie van het lokaal veiligheidscomité intussen achter de rug is. Misschien kan ze worden overgezonden aan de leden van de commissie en aan iedereen die zich ervoor interesseert. Ik hou mij terzake ten zeerste aanbevolen. U zegt dat u de grote lijnen van de andere studies reeds kent en dat ze Zaventem als een vrij veilige luchthaven voorstellen. Ik kende ze in ieder geval niet. U bent ook zeer vaag gebleven in uw antwoord. Ik hoop dat ook die rapporten kunnen worden bezorgd aan de leden van deze commissie – ikzelf zou ze zeer graag ontvangen – zodat wij kunnen controleren in welke mate rekening wordt gehouden met de mogelijke aanbevelingen van de audits.

Ik hoop dat u al het mogelijke doet om de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen gerust te stellen en dat u hen kunt overtuigen van de toegenomen veiligheidsmaatregelen, zodat zij hun voornemen om Zaventem om veiligheidsredenen links te laten liggen zullen intrekken. Op die manier zou Zaventem opnieuw hoge toppen kunnen scheren wat de veiligheid betreft en

worden zowel de reizigers als de mensen die er werken gerustgesteld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15.48 heures.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

18-07-2001

14:00 uur

mercredi

18-07-2001

14:00 heures

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 18 JULI 2001

14:10 uur

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

du

MERCREDI 18 JUILLET 2001

14:10 heures

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

01 Samengevoegde mondelinge vragen van

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

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

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

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

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

01 Questions orales jointes de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

nécessaire à cette adaptation ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

intéressantes en partenariat avec organisateurs.

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

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Président: Lode Vanoost, président.

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

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

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

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

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

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

geen sprake van een snelle heropening van de Limburgse lijn.

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

verschillende werkgroepen?

différents groupes de travail?

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

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

Welke voorstellen behandelt de werkgroep verkeersveiligheid?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

proximité des écoles.

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

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

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

Voorzitter: Jean Depreter

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

Président: Jean Depreter

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Président : Lode Vanoost

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15.48 heures.