



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

17-04-2002

10:30 uur

mercredi

17-04-2002

10:30 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie & ID21</i>

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het overaanbod aan verkeerssignalisatie" (nr. 6690)	1
<i>Sprekers: Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de prioritaire voertuigen" (nr. 6775)	4
<i>Sprekers: Annemie Van de Casteele, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie</i>	
Samengevoegde vragen van	7
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de dienstregeling van de NMBS" (nr. 6872)	7
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herschikking van het treinaanbod" (nr. 6925)	7
<i>Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde vragen van	11
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verdwijnen van de IC-verbinding Oostende-Keulen en de mogelijke vervanging daarvan door een IC-verbinding met Aken" (nr. 6873)	11
- mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding Oostende-Keulen" (nr. 6959)	11
<i>Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, Lode Vanoost, Géraldine Pelzer-Salandra, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde vragen van	14
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de regeling zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 6875)	14
- mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zebrapaden in de zone 30" (nr. 6881)	14
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "specifieke problemen inzake de zone 30" (nr. 6905)	14
<i>Sprekers: Daan Schalck, Trees Pieters, Jan</i>	

SOMMAIRE

Question de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la prolifération des panneaux de signalisation" (n° 6690)	1
<i>Orateurs: Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Question de Mme Annemie Van de Casteele à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les véhicules prioritaires" (n° 6775)	4
<i>Orateurs: Annemie Van de Casteele, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Yves Leterme, président du groupe CD&V</i>	
Questions jointes de	7
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation des horaires de la SNCB" (n° 6872)	7
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de l'offre de trains" (n° 6925)	7
<i>Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Questions jointes de	11
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la disparition de la liaison IC Ostende-Cologne et son éventuel remplacement par une liaison avec Aix-La-Chapelle" (n° 6873)	11
- Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Ostende-Köln" (n° 6959)	11
<i>Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, Lode Vanoost, Géraldine Pelzer-Salandra, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Questions jointes de	14
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative à la zone 30 à proximité des écoles" (n° 6875)	14
- Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages pour piétons dans les zones 30" (n° 6881)	14
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes spécifiques relatifs à la zone 30" (n° 6905)	14
<i>Orateurs: Daan Schalck, Trees Pieters, Jan</i>	

Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het nachtnet van het openbaar vervoer" (nr. 6948) 18

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

Question de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau de nuit des transports en commun" (n° 6948) 18

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

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

van

WOENSDAG 17 APRIL 2002

10:30 uur

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

du

MERCREDI 17 AVRIL 2002

10:30 heures

De vergadering wordt geopend om 10.44 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.44 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

01.01 Hugo Philtjens (VLD): Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral wens ik mij te verontschuldigen want deze vraag werd reeds tweemaal op de agenda gezet. Door bijzondere omstandigheden kon ik niet aanwezig zijn op de vorige commissievergaderingen.

Mevrouw de minister, in november 2000 heb ik u reeds een schriftelijke vraag gesteld over de verkeersbordsanering. U hebt me toen laten weten dat de werkgroep die destijds werd opgericht nog niet over dit thema had gediscussieerd. U hebt zelfs gezegd dat het geen prioriteit was van deze commissie. Ondertussen bleek dat ook u niet had gezegd dat er een prioriteit werd gesteld om bijkomende verkeersborden te creëren. Ik stel vast dat er de voorbije maanden 11 tot 19 verkeersborden zijn bijgekomen. Ik heb daar mijn bedenkingen bij. Ik sta daarin niet alleen, want ook de verkeersdeskundigen zeggen dat wij vandaag het bos door de bomen niet meer zien. We moeten hier toch een prioriteit stellen. We streven allemaal naar een mentaliteitswijziging. De jongste maanden zijn er hieromtrent serieuze inspanningen geleverd. Ik kan mij niet voorstellen dat de weggebruiker vandaag alle verkeersborden, het zijn er reeds meer dan 150, zomaar kent. Erger nog, ik heb enkele kruispunten bezocht en op bepaalde kruispunten heb ik tussen de 90 en de 100 verkeersborden geteld.

Ik kan mij niet voorstellen dat een chauffeur op dat ogenblik al die borden in acht kan nemen. Daardoor wordt ernstige onduidelijkheid gecreëerd.

Ik stel ook vast dat de verschillende wegbeheerders van ons land de verkeersborden op een andere manier interpreteren. Zo staan in bepaalde districten meer verkeersborden bij een kruispunt dan in andere districten. Dat is volgens mij toe te schrijven aan het feit dat de ambtenaren van de betrokken districten de verkeersreglementering anders interpreteren. Misschien trachten zij zich in te dekken tegen de juridische aspecten die bij een verkeersongeval zouden kunnen blijken.

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

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

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

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

Ouelles initiatives la ministre

Mevrouw de minister, ik verwijs ook naar studies die in Duitsland zijn gemaakt. Daaruit is duidelijk gebleken dat er een overaanbod aan signalisatie bestaat. Dankzij die studies heeft men 4 miljoen verkeersborden kunnen verwijderen. Ik geloof dat dit ook hier mogelijk zal zijn. Ik kom tot mijn vragen.

Is de werkgroep die destijds werd opgericht er na één jaar in geslaagd de sanering van de verkeersborden te bestuderen?

Is volgens u de sanering van de verkeersborden een prioriteit?

Welke initiatieven zult u voor de toekomst terzake nemen?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de thema's die in de loop van de twee laatste jaren door de specifieke werkgroep voor verkeersreglementering werden aangesneden...

(Het geluid van een gsm weerklinkt)
(Une sonnerie de gsm retentit)

De **voorzitter**: Ik zou erop willen aandringen de gsm's uit te schakelen. Zij werken namelijk storend voor de tolken en andere diensten die de debatten volgen. Ik zou dus conform alle instructies terzake nogmaals durven smeken die gsm's uit te schakelen.

01.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, in de werkgroep waarvan sprake hebben we het koninklijk besluit van december 1975, houdende het Algemeen Reglement van de Politie van het Wegverkeer en het ministerieel besluit van oktober 1976 besproken. In dat laatste besluit worden de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden voor de verkeersstekens bepaald. Dat staat dus in het reglement van de wegbeheerder.

Het gaat zoals in de commissie van eind februari werd gezegd om vijf pakketten van maatregelen. Die maatregelen hebben tot doel de veiligheid van fietsers en bromfietzers te verbeteren, de schoolomgevingen te beveiligen en de reglementering over de verhoogde inrichtingen, zoals daar zijn de verkeersdrempels en -plateaus, te wijzigen. De verschillende voorstellen tot wijziging van de verkeersreglementering vinden hun oorsprong in bepaalde prioriteiten die ik heb gesteld, bijvoorbeeld voor fietsers en schoolomgevingen, in wetsvoorstellen van sommige parlementsleden en in vragen van de wegbeheerders.

Het spreekt voor zich dat voorstellen die betrekking hebben op de afschaffing van bepaalde verkeersborden, met evenveel aandacht bestudeerd worden als nieuwe voorstellen. Momenteel worden trouwens ontwerpbesluiten besproken die de verplichting om bepaalde borden te plaatsen opheffen, of minder adequate signalisatie afschaffen.

Ik geef u het voorbeeld van het bord C1. Het ministerieel besluit over wegbeheer bepaalt dat een tweede verkeersbord moet worden geplaatst op het einde van een wegvlak met verboden richting. Die verplichting wordt afgeschaft. De bedoeling van dat bord was om botsingen voor bestuurders die van rechts komen, te voorkomen. Aangezien dat niet werkte op het vlak van de rechtspraak, wordt nu een bepaling ingevoerd dat op dergelijke plaatsen voorrang van rechts geldt, enkel wanneer de bestuurder op regelmatige wijze van rechts komt. Het gevolg is dat het bord dan kan verdwijnen.

De nieuwe verkeersborden waarop wordt gealludeerd, zijn grotendeels varianten op bestaande borden. Ofwel zijn ze gewoonweg een

envisage-t-elle de prendre pour ramener le nombre de panneaux de signalisation à un minimum acceptable? La signalisation aux carrefours, surtout, dépasse les bornes. Une étude publiée en Allemagne a démontré clairement que la prolifération des panneaux de signalisation est contre-productive. Quelle est la position de la ministre en la matière?

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

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

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

actualisering van het beeld en de elementen in de verkeersborden. Het betreft hier allemaal aanwijzingsborden, voor een merendeel wegwijzers, zoals beschreven in een koninklijk besluit van oktober 2001. Ik heb het over nieuwe borden voor de bewegwijzering van routes voor fietsers naar toeristische, recreatieve bestemmingen en over nieuwe pictogrammen voor wegwijzers naar bijvoorbeeld postgebouwen, politiediensten en beurs- of tentoonstellingshallen, natuurparken enzovoort.

Ook de politiediensten hebben een nieuw logo. Verder gaat het over wegwijzers naar beurzen, tentoonstellingshallen, natuurparken, en zo meer. Het gaat ook over aanwijzingsborden voor bijvoorbeeld overdekte parkings en ringwegen. Die borden werden al gebruikt maar ze stonden niet in het verkeersreglement. Nu is daar een plaatsje voor gevonden.

Het is geenszins de bedoeling om zomaar nieuwe borden te lanceren. Integendeel, ze zijn in de eerste plaats bedoeld om wegbeheerders een meer adequaat hulpmiddel te bieden om bepaalde dingen te signaleren. Overigens gebeurt de creatie van signalisatie niet zelden op verzoek van de wegbeheerders, bijvoorbeeld van de gewesten. De negen nieuwe borden waarover u het hebt, zullen zeker geen negatief effect veroorzaken op het aanbod van signalisatie. Het gaat hier immers over varianten of om actualisering van bestaande borden.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat wij hier in wezen te maken hebben met een probleem van wegbeheer. Het zijn de respectieve wegbeheerders – de gewesten, de provincies, de gemeenten – die oordeelkundig en dus spaarzaam moeten omspringen met signalisatie. Het zijn ook de wegbeheerders die orde op zaken moeten stellen. Ik ben het met u eens dat op sommige plaatsen misschien onvoldoende orde en coherentie bestaat. Ik zal niet zeggen dat ik daarover geen inspraak heb, maar toch: het is in eerste instantie aan de wegbeheerder om te zorgen voor coherente en leesbare signalisatie die de verkeersveiligheid bevordert voor de automobilisten, de fietsers en de voetgangers.

01.04 Hugo Philtjens (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik ben er blijkbaar in geslaagd om een vermindering met één bord te bekomen, maar daartegenover staat dat er negen bijkomen. Dat was in feite niet de bedoeling van mijn vroegere interventies.

Mevrouw de minister, ik hoop dat u toch de opdracht zult geven om een grondige studie te maken van de signalisatie zoals die vandaag bestaat. We moeten durven te stellen dat er een overkoepelende verkeersdeskundige dienst moet worden gecreëerd.

Als burgemeester van een kleine gemeente kan ik zeggen dat bij vele gemeenten noch de knowhow, noch de nodige medewerking voorhanden is om heel deze wetgeving ten gronde te beheersen. We wenden ons wel tot studiebureaus, maar het is onze ervaring dat ook daar de precieze toedracht niet is gekend.

Mijns inziens moeten wij kunnen terugvallen op diensten die uitsluitend deze taak op zich nemen. Toch meen ik dat in de toekomst – zo vroeg mogelijk – studies moeten worden gedaan die een vergelijking maken met het buitenland om tot een grondige sanering te komen. We mogen ons immers niet beperken tot dat ene bord dat u nu zult afschaffen.

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

et le périphérique.

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

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

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

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

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

02.01| Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het lijkt ondertussen al een eeuwigheid geleden, maar in maart 2002 was er nogal wat verontwaardiging in de publieke opinie over een snelheidsovertreding, eerst van een prins en nadien van de eerste minister van dit land die net die prins de les had gelezen. Daarover hebben wij minister Verwilghen van Justitie ondervraagd. Uit zijn antwoord blijkt dat er toch wel wat interpretatieproblemen kunnen zijn over de precieze omschrijving van prioritaire voertuigen. Deze namiddag ondervraag ik de eerste minister zelf over de voorbeeldfunctie die hij in mijn ogen heeft en waaraan hij toen toch wel ernstige schade toebrengt.

Vooraf wil ik echter de juiste interpretatie kennen van het koninklijk besluit waarnaar minister Verwilghen in zijn antwoord verwees. Ik citeer het antwoord van minister Verwilghen: "De procureur des Konings is er ab initio vanuit gegaan dat er in het geval van de heer Verhofstadt geen sprake was van een verkeersinbreuk omdat het voertuig volgens hem beantwoordde aan de bepalingen van het koninklijk besluit, met name dat het voertuig in bepaalde omstandigheden prioritair is". Ik vind dat eerlijk gezegd een nogal summiere omschrijving.

Daarom meen ik dat u toch moet verduidelijken waarover het precies gaat. Er bestaat een code op het wegverkeer die bedoeld is om de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen. Dat is volgens mij de hoofdplicht van die code. In die code vinden wij een afwijking voor prioritaire voertuigen, waarbij andere belangen in het spel zijn. Voor dringende redenen, bijvoorbeeld als er mensenlevens op het spel staan, kan iemand met een prioritair voertuig de verkeersregels overtreden en eventueel door een rood licht rijden. Ik citeer het koninklijk besluit houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer over de prioritaire voertuigen: "Ten eerste, prioritaire voertuigen zijn uitgerust met één of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel, overeenkomstig de bepalingen van de technische reglementen. Ten tweede, de blauwe knipperlichten moeten worden gebruikt wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert. Ten derde, ze mogen gebruikt worden bij de uitvoering van elke andere opdracht. Voorts mag het speciale geluidstoestel pas worden gebruikt wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld, mag het prioritair voertuig met het speciaal geluidstoestel het rode licht voorbijrijden en moeten de andere weggebruikers daarmee rekening houden."

Mevrouw de minister, ik denk dat enige opheldering nodig is. Wat zijn prioritaire voertuigen? Dat zijn uiteraard politiewagens, ambulancewagens en brandweerwagens. Zijn er nog andere? Wij weten dat u of het ministerie van Verkeer ook een attest van prioritair voertuig kunt uitreiken. Waarvoor wordt dat gebruikt: voor voertuigen die prioritair van aard zijn of voor voertuigen die prioritair zijn wegens de opdracht die moet worden uitgevoerd? Minister Verwilghen redeneert dat minister Verhofstadt met een prioritair voertuig rijdt en hij zich dus niets van de verkeersregels moet aantrekken. Men kan die redenering dan ook doortrekken door bijvoorbeeld te stellen dat een ambulancier die met zijn ambulance zijn kinderen van school wil afhalen de rode lichten mag negeren en de snelheidsbepalingen mag overschrijden, omdat hij met een prioritair voertuig rijdt. Dat is dezelfde redenering.

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

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

Ik zou graag van u vernemen welke voorwaarden u oplegt voor het verlenen van de toestemming om met een prioritair voertuig te rijden. Zijn daar überhaupt voorwaarden aan verbonden? Mevrouw de minister, het is uiteraard de bedoeling om van u te weten te komen of wat minister Verhofstadt op dat moment deed, namelijk zich verplaatsen naar een gewone vergadering van VLD-ministers en ministers van de Franstalige liberale partij, in uw ogen kan motiveren dat hij op dat ogenblik in een prioritair voertuig reed en de verkeersregels dus mocht negeren.

02.02 Minister **Isabelle Durant** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal – naar ik hoop met de grootste duidelijkheid – de maatregelen met betrekking tot het verkeersreglement in herinnering brengen. Ik ben natuurlijk geen procureur of lid van een rechtbank en ik kan ze dan ook niet interpreteren. Ik kan u alleen aan de verschillende elementen herinneren.

Mevrouw Van de Casteele, uw eerste vraag was of een voertuig prioritair is door zijn aard of door zijn opdracht. Het artikel 36, 1 van het verkeersreglement bepaalt dat prioritaire voertuigen uitgerust zijn met één of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel overeenkomstig de bepalingen van de technische reglementen op de auto's, bromfietsen en motorfietsen. Die uiterlijke – dus visuele en auditieve – waarnemingselementen zijn te onderscheiden van de al dan niet bestaande herkenbaarheid van het voertuig als voertuig van een of andere dienst zoals bijvoorbeeld de brandweer, de dringende medische hulpverlening, de civiele bescherming, de politie, de douane en accijnzen, de controledienst van het bestuur van het vervoer enzovoort.

Op zichzelf bestaat een prioritair voertuig niet. Een voertuig wordt maar prioritair door het gebruik ervan. Het prioritaire karakter van het voertuig, zowel in de betekenis van toegelaten, afwijkend gedrag inzake snelheidsbeperkingen en het rood verkeerslicht tegenover groepen van weggebruikers en tegenover groepen wielertoeristen op de openbare weg, als in de betekenis van verwacht gedrag van elke weggebruiker tegenover prioritaire voertuigen die een speciaal geluidstoestel gebruiken, wordt bepaald door de opdracht. In dat geval moet het blauw knipperlicht en mag slechts het speciaal geluidstoestel worden gebruikt. In elk geval moet het speciaal geluidstoestel en het blauw knipperlicht worden gebruikt om het rood verkeerslicht voorbij te rijden en om onmiddellijk vrije doorgang en voorgang te krijgen van de andere weggebruikers.

Inzake de voorwaarden voor het afleveren van een toestemming om met een prioritair voertuig te rijden kan ik het volgende zeggen. Het technisch reglement van de auto's bepaalt, enerzijds, dat voertuigen van een aantal benoemde diensten ambtshalve mogen worden uitgerust als prioritair voertuig en, anderzijds, dat bij wijze van uitzondering de minister de toelating kan verlenen om andere voertuigen bestemd voor een openbare dienst uit te rusten als prioritair voertuig. Deze laatste zijn de individuele toelatingen. Ik heb slechts twee toelatingen toegekend: een voor de eerste minister, want ik meen dat het normaal is dat een eerste minister hierover beschikt, en een voor de kabinetschef van Binnenlandse Zaken. Ik heb daarnaast veel vragen gekregen van gouverneurs, burgemeesters, andere ministers enzovoort. Wat de tweede toelating betreft, wil ik erop wijzen dat in geval van een crisis de kabinetschef van Binnenlandse Zaken als eerste zo vlug mogelijk ter plaatse moet kunnen komen. Dit lijkt mij redelijk en bearbeidelijk. Dit zijn de twee individuele toelatingen die ik heb

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

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

toegekend. In de andere gevallen gaat het om voertuigen van bepaalde diensten – onder andere de parketten – die de toelating kunnen krijgen volgens het technisch reglement van de auto's.

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

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

02.04 Minister Isabelle Durant: Naast het feit dat het bij wijze van uitzondering is en dat het om voertuigen bestemd voor een openbare dienst moet gaan, zijn reglementair geen verdere voorwaarden verbonden aan het afleveren van een individuele toelating. Het spreekt voor zich dat in de voorafgaande beoordeling tot het al dan niet verlenen van een dergelijke individuele toelating ook rekening wordt gehouden met de vraag in hoeverre de dienst geroepen is in de uitvoering van zijn opdrachten en taken dringende opdrachten uit te voeren waarbij vanuit het algemeen belang het gebruik van een blauw knipperlicht en/of het speciaal geluidstoestel en de hieraan gekoppelde afwijkingen op het verkeersreglement gerechtvaardigd is. Daarnaast wordt ook bekeken in hoeverre men mag verwachten dat de begunstigde diensten de reglementering terzake correct en met de nodige omzichtigheid en voorzorg toepassen.

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

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

Ten slotte, er zijn geen voorwaarden verbonden aan het gebruik van een prioritair voertuig; wel aan het gebruik van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel. Verder verwijst ik naar mijn antwoord op uw eerste vraag.

02.03 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mevrouw de minister, voor mij was uw antwoord klaar en duidelijk, maar ik stel vast dat de formulering van het koninklijk besluit ertoe leidt dat de procureur bij de interpretatie ervan door het rood licht is gereden. Ik denk dat het niet de bedoeling is dat de minister van zijn prioritair voertuig misbruik maakt voor zaken die geen prioritaire opdracht zijn. Dat hebt u gezegd. Ik kan mij best voorstellen dat een eerste minister zich bij een of andere crisis snel ter plaatse moet kunnen begeven, maar hier was er absoluut geen sprake van een crisis.

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

Mevrouw de minister, misschien is het nuttig dat u het koninklijk besluit eens onder de loep neemt. U zou het besluit kunnen bijsturen zodat verschillende interpretaties door de procureur niet meer mogelijk zijn. Men moet voorkomen dat iemand aan 179 kilometer per uur over de snelweg raast – al dan niet met blauw zwaailicht – en uiteindelijk ook een gevaar betekent voor de andere weggebruikers. Daarom suggereer ik u het koninklijk besluit te verduidelijken. Het gaat om de opdracht en niet om de aard van het voertuig, wat blijkbaar op dit moment niet voor iedereen even duidelijk is.

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

03 Samengevoegde vragen van

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

03 Questions jointes de

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

réaménagement de l'offre de trains" (n° 6925)

03.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik probeer mijn tweede vraag iets duidelijker te formuleren.

Mevrouw de minister, de NMBS heeft nog niet zo lang geleden bekendgemaakt dat er met ingang van 1 juni 2002 een aantal treinen of een aantal diensten zou worden geschrapt. Het zou voornamelijk gaan over piekurtreinen, P-treinen waar een te lage bezetting zou zijn, alsook een aantal avondtreinen en een aantal weekendtreinen. Er werd ook vooropgesteld dat het eigenlijk niet zozeer om een inkrimping van het aanbod ging, maar eerder om een herschikking van het aanbod omdat ook in het vooruitzicht werd gesteld dat met ingang van 1 december 2002 het aanbod beperkt zou worden uitgebreid. Ik heb daaromtrent zelf een aantal berekeningen gemaakt. Een eerste verrassende vaststelling voor mijzelf was dat, wanneer we die twee maatregelen met mekaar vergelijken, er in Vlaanderen ongeveer 40.000 treinkilometers per jaar zullen verdwijnen terwijl er in Wallonië ongeveer 260.000 treinkilometers per jaar bijkomen. Dat verraste mij nogal als ik die cijfers vergelijk met de reële vervoerstromen die er aan weerszijden van de taalgrens zijn. Vandaar dat ik toch een aantal zeer specifieke vragen omtrent die weliswaar relatief beperkte herschikking had.

Mijn eerste vraag gaat over de timing. Het lijkt misschien een detail, maar mij lijkt het alsof er gedurende een half jaar eigenlijk ook een beperkte besparingsmaatregel van toepassing is, omdat de inkrimping van het aanbod eigenlijk al ingaat vóór de grote vakantie, terwijl de compenserende uitbreiding pas voor 1 december 2002 is. Er zal dan een periode van een half jaar zijn waar aan beide zijden van de taalgrens een minaanbod zal zijn.

Nog veel belangrijker lijkt mij om na te gaan welke criteria er gebruikt zijn om tot die beperkte herschikking over te gaan, omdat bijvoorbeeld één P-trein tussen Mechelen en Brussel in de ochtendspits maar een bezetting heeft van gemiddeld 75 reizigers per dag. Dat is ook niet niets. De trein stopt in een aantal kleine stations. De vraag is, wat is het criterium om een trein van 75 reizigers te schrappen, zodat reizigers worden gedwongen om een half uur vroeger of een half uur later de trein te moeten nemen?

Ten tweede, werd dat criterium dan voor alle P-treinen met eenzelfde bezetting toegepast of zijn er P-treinen met eenzelfde bezetting of zelfs een lagere bezetting die toch blijven rijden?

Ten derde, welke andere criteria worden er eventueel gebruikt om treinen te schrappen? Is er daar sprake van een minimumbezetting, een minimale bediening van bepaalde kernen en werd dat dan ook overal consequent toegepast? Ik denk bijvoorbeeld aan de kleinere stations tussen Lier en Hasselt, waar binnenkort bijna drie uur lang geen treinen zullen stoppen. Is de regel dan ook elders even consequent toegepast?

Er komen vier nieuwe verbindingen bij. Wat zijn daarvoor de criteria? Worden dezelfde criteria toegepast als dewelke die gelden voor de andere lijnen? Ik heb ook begrepen dat een aantal stopplaatsen opnieuw zou opengaan. Een van de meest sprekende voorbeelden lijkt mij het station van Viville, dat heel dicht bij Aarlen ligt. Dat kleine stationnetje werd gesloten, omdat er tijdens het weekend een gemiddelde bezetting was van twee opstappers per dag, niet per trein. Dat station gaat opnieuw open. Wordt het criterium dan wel overal in het land op dezelfde wijze toegepast? Het lijkt mij toch onzinnig om voor twee opstappers per dag een station te heropenen, ook al kost dat

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

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

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

misschien relatief weinig. Vesqueville is misschien een sprekend voorbeeld maar van de lijst van de stations die werden onderzocht voor een mogelijke heropening was dat een van de eerste waarvoor de maatregel werd uitgevoerd. Uit die lijst leer ik dat er 38 Waalse stations werden onderzocht en slechts 26 Vlaamse stations. Ik herinner mij de vele discussies over de 60/40-verhouding, die hier misschien niet relevant is. Maar wanneer ik de treinkilometers optel en wetende dat een aantal P-treinen in Vlaanderen nog vrij goed bezet is, dan lijkt het mij toch dat er sprake is van een algemene scheeftekening wanneer er mogelijk 38 Waalse, maar slechts 26 Vlaamse stations worden heropend.

Ik kom tot mijn laatste vraag. Ik vraag mij af of bij deze herschikking al rekening werd gehouden met de herschikking ten gevolge van de HST, die nu ook in Luik zal komen, en met de internationale herschikking. Ik heb immers vernomen dat een aantal extra piekurentreinen van Luik naar Brussel zou rijden – dat kan zinvol zijn om sommige problemen op te lossen – maar dat zij niet meer in Leuven zouden stoppen. Het station van Leuven heeft ongeveer 22.000 opstappende reizigers per dag en het station van Luik heeft ongeveer 14.000 opstappende reizigers per dag. Vandaag wil men opnieuw rechtstreekse treinen van Luik naar Brussel inzetten en ze bovendien niet meer in Leuven laten stoppen, hoewel de lijn Brussel-Leuven een heel dichte bezetting heeft. Zal er dan nog voldoende ruimte zijn indien in de toekomst in Leuven bijkomende capaciteit nodig zal zijn?

Wij stellen ook vast dat Oost- en West-Vlaanderen de verbinding met Duitsland via die lijn zullen verliezen wanneer de HST er komt. Er zou dan in Brussel moeten worden overgestapt, maar de dienstregeling terzake zou nog niet zijn voltooid. Volgens een eerste berekening zou er vanuit Oostende, Brugge of Gent, rekening houdend met de overstaptijd en de verplichte reservatie in Brussel een tijdswinst van vier minuten zijn. Al die elementen wijzen erop dat er sprake is van nattevingerwerk, in plaats van wel doordachte criteria en van een aanbod dat voor iedereen hetzelfde zou zijn. Ik heb de indruk dat men vlug een aantal lijnen heeft heropend, een aantal andere heeft geschrapt en een aantal stations heropend. Ook daarvoor zijn de criteria echter zoek.

Welke criteria worden gebruikt voor de herschikking?

Worden zij overal even consequent toegepast?

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de aanpassingen van de treindienst zijn onder meer afhankelijk van sleutelgegevens en van het volgen van een strikte planning. In het kader van besparingen werden zij reeds op 21 december 2001 door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd, waardoor de toepassing ervan in juli 2002 mogelijk werd. Dat was niet mogelijk voor het dossier van de uitbreidingen, omdat voor enkele projecten in juli 2002 de nodige middelen nog niet beschikbaar waren, met name de MW41 op de lijnen Mol-Hasselt en Charleroi-Couvin. Het dossier van de uitbreiding werd daarom pas op 29 maart 2002 door de raad van bestuur goedgekeurd. Dat zijn de feiten.

De wijzigingen waarvan sprake hebben slechts betrekking op 1% van het totale aanbod voor het reizigersvervoer. Ook dat is belangrijk om een goede context te schetsen.

Het schrappen van treinen gebeurde op basis van de gemiddelde bezettingscijfers en de voldoende normen, die op het hele net werden

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

Les modifications ne concernent qu'un pour cent du nombre total de voyageurs. Les trains seront supprimés en fonction de leur taux d'occupation moyen. Cette mesure

toegepast: voor de regelmatige treinen een gemiddelde bezetting van minder dan twintig reizigers per trein; voor vroege en late treinen een gemiddelde bezetting van minder dan tien reizigers per trein; voor de P-treinen minder dan vijftig reizigers per trein buiten Brussel, en minder dan tweehonderd reizigers naar en van Brussel. Natuurlijk geldt ook de voorwaarde dat het cliënteel over een alternatief beschikt binnen een redelijke tijdsspanne en dat reële besparingen worden verwezenlijkt.

De uitbreiding op vier lijnen vanaf december 2002 gebeurde op basis van commerciële en economische criteria, waarbij een verbeterde dienstverlening tegen een aanvaardbare kostprijs en een minimale uitbreiding van middelen voor personeel en materiaal beslissende factoren waren.

Zo zullen bijvoorbeeld twee van de lijnen volgens de IR-standaard geëxploiteerd worden met één trein per uur, een stijging van de snelheid met meer dan twintig procent en een verbeterd comfort dankzij nieuwe motorstellen. Dit komt overeen met objectieve criteria die zijn voorzien in het ontwerp van het derde beheerscontract voor de bediening van de stedelijke agglomeraties.

Het laatste element van uw opmerkingen over de nieuwe dienstregeling Brussel-Leuven-Luik via de hogesnelheidslijn wordt momenteel nog bestudeerd. De oorzaak daarvan ligt niet alleen bij de NMBS maar onder andere ook bij de onderhandelingen met Deutsche Bahn over de homologatie van de voertuigen. Daarover zal ik het echter in mijn antwoord op een volgende vraag hebben.

03.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik hoop dat wij later de uitgewerkte argumentatie zullen kunnen toetsen aan de realiteit, weze het dan via uw antwoord op een schriftelijke vraag. Wij zullen dan bekijken of u in uw argumentatie rekening houdt met alle consequenties.

Ik begrijp dat een dossier technisch voldoende uitgewerkt moet zijn, en dat er tussen de datum van beslissing en de uitvoering ervan voldoende tijd moet zijn. Toch was het voor de NMBS perfect mogelijk geweest om de beslissing van december ook te laten ingaan op 1 december 2002. Ik zie er de noodzaak niet van in om een aantal treinen te schrappen en naderhand de compensatie om technische redenen uit te stellen. Het was evengoed mogelijk om ook het schrappen van de treinen een jaar later te laten ingaan, ook al was die beslissing al in december genomen. Het feit dat de studies nog niet afgerond zijn lijkt mij een weinig valabel argument te zijn om al op 1 juni treinen te schrappen, ook al is de compensatie nog niet mogelijk. Dit is op zijn minst een merkwaardig argument.

Wat de heropening van de stations en de bijkomende treinkilometers betreft, wijst u er terecht op dat het maar om één procent van het treinaanbod gaat. Dit neemt echter niet weg dat er op dit moment een aantal gelijkaardige studies lopen, ook binnen de NMBS, die over een meer fundamentele uitbreiding en herschikking gaan. In dit onderzoek wordt de heropening van 38 Waalse en 26 Vlaamse stations

sera appliquée uniformément sur l'ensemble du territoire. Une des conditions est bien entendu que l'opération génère des économies réelles. Le critère est une occupation de moins de 20 passagers par train local. Pour les trains circulant tôt le matin et tard le soir, ce chiffre passe à 110. Pour les trains P, le seuil est de 50, sauf s'ils roulent de et vers Bruxelles: l'occupation moyenne minimale doit dans ce cas être de 200 passagers.

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

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

03.03 Daan Schalck (SP.A): Je demanderai, par le biais d'une question écrite, une liste détaillée des décisions afin de pouvoir juger de leur (im)pertinence. Je continue de regretter que l'on procède d'abord à des économies et que l'on attende six mois avant d'octroyer des compensations. Par ailleurs, je n'accepte pas que la plus petite gare wallonne puisse rouvrir ses portes, alors que des gares flamandes, qui étaient bien plus fréquentées, restent fermées. Je m'inquiète également toujours de la fréquence des trains assurant la liaison entre Bruxelles et Louvain. Il convient d'accorder une grande attention à ce point dans le cadre du contrat de gestion.

overwogen. Zeggen dat het maar om twee à drie stationnetjes gaat en dat het dus niet veel kost lijkt op salamipolitiek, terwijl meer fundamentele studies in dezelfde trend gaan.

Ik zie dus niet in waarom er bijvoorbeeld tussen Aarlen en Ciney vijf stations, waarvan Viville het meest sprekende is, opnieuw moeten opengaan, terwijl ze alle vijf samen slechts vijftig reizigers per dag hadden toen ze gesloten werden. Tegelijkertijd blijven tientallen stations met een groter potentieel gesloten. Ik hoop dat men in het beheerscontract toch meer van die criteria zal uitgaan, en ook zal durven die criteria tot in alle consequenties door te trekken.

Tot slot, wat Luik betreft hoop ik dat we niet voor dezelfde voldongen feiten zullen geplaagd worden, maar dat men daarentegen rekening houdt met alle componenten in dit dossier. Op die manier zullen we binnen vijf à zes jaar niet moeten constateren dat er tussen Brussel en Leuven weinig rijpaden overblijven omdat men éénmalig en op voorhand een aantal maatregelen genomen heeft en niet doordacht heeft wat de consequenties op lange termijn zouden kunnen zijn.

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

*Voorzitter: Lode Vanoost.
Président: Lode Vanoost.*

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verdwijnen van de IC-verbinding Oostende–Keulen en de mogelijke vervanging daarvan door een IC-verbinding met Aken" (nr. 6873)

- mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding Oostende–Keulen" (nr. 6959)

04 Questions jointes de

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la disparition de la liaison IC Ostende–Cologne et son éventuel remplacement par une liaison avec Aix-La-Chapelle" (n° 6873)

- Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Ostende–Köln" (n° 6959)

04.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik bedank u voor uw inleiding. Ik kan u zeggen dat mijn collega's en ikzelf meer dan ooit overeind staan. Dat is geen enkel probleem. Integendeel zelfs, het gaat er alsmaar beter op vooruit. Mevrouw de vice-premier, mijn vraag betreft inderdaad de dienstverlening op de as..., maar ik denk dat de heer Vanoost mij wenst te onderbreken.

04.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): (...)

04.03 Yves Leterme (CD&V): In zijn toestand en in die van zijn politieke familie kan ik begrijpen dat hij zich wat geïrriteerd voelde. Maar goed, ik kom terzake. Het gaat over de dienstverlening op de as Oostende-Keulen, waarover ik via een gunstige zeewind vernomen heb dat normaal voorzien is dat eind dit jaar die dienstverlening zou afgeschaft worden en mogelijk vervangen wordt door een IC-verbinding Oostende-Aken.

De afschaffing van die dienstverlening zou opgevangen worden door de dienstverlening Parijs-Brussel-Keulen. Collega Schalck heeft er daarnet ook reeds allusie op gemaakt. Er zouden blijkbaar onderhandelingen zijn om een vervangende IC-trein in te leggen van Oostende naar Aken en dit is uiteraard van groot belang voor de ontsluiting van een aantal

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

belangrijke Vlaamse steden, uiteraard ook steden in het Franstalige landsgedeelte. Bij de Vlaamse steden gaat het onder meer over Oostende, Brugge en Gent met belangrijke toeristische, economische belangen.

Het inleggen van een IC-trein Oostende-Aken ter vervanging van de blijkbaar tot afschaffing gedoemde IC-verbinding Oostende-Keulen, zou toelaten om een snellere reistijd te organiseren ter compensatie voor de noodzakelijke overstap te Aken in de nieuwe configuratie. Dat is uiteraard geen echt alternatief voor de bestaande rechtstreekse verbinding Oostende-Keulen, maar goed: beter iets dan niets. Het zou in elk geval de ontsluiting van Oostende, Brugge en Gent naar Duitsland, zij het minimaal, behouden.

Ik heb een vraag voor de minister, hoewel ik weet dat men de regering niet mag ondervragen over haar intenties. Ik denk trouwens dat dit een comfortsituatie is voor de regering op dit moment. Ik wou toch in het belang van de gebruikers en de belangengroepen in diverse steden wat meer verduidelijking verkrijgen rond het vooruitzicht naar de vervanging van de verbinding Oostende-Keulen door een verbinding Oostende-Aken, of, indien dit het geval zou zijn, deze treinen via de HSL Brussel-Keulen zouden rijden waardoor dan de geboekte tijdswinst een compensatie zou kunnen betekenen voor de overstap te Aken.

04.04 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, ma question abonde dans le même sens que la précédente, mais son intérêt est d'ordre plus régional. En effet, je proviens de la région de Verviers, qui est très concernée par la question. Si les trains ICA doivent, à l'avenir, s'arrêter à Verviers et ne pas poursuivre la liaison vers Aix-la-Chapelle et Cologne ou s'ils sont déviés vers Eupen, cela posera un problème pour toutes les personnes de l'arrondissement qui souhaitent se rendre en Allemagne.

De nombreuses personnes de notre région travaillent en Allemagne et utilisent les transports en commun. Il serait même souhaitable que l'utilisation des transports en commun vers l'Allemagne soit accentuée, parce que les routes sont totalement encombrées. Ce problème se pose avec acuité dans notre région. De plus, les premières gares frontières seraient considérées comme des gares urbaines. Qu'en est-il de cette liaison vers Aix-la-Chapelle? Une situation sans solution possible est plutôt aberrante en la matière. On imagine mal la population d'Eupen devoir transiter par Liège pour pouvoir se rendre à Aix-la-Chapelle, alors qu'elle est à 20' à peine en voiture et à 10' en train d'Aix-la-Chapelle.

Cette question a déjà été posée. Nous avons reçu des réponses de M. Schouppe. Ce qui étonne, c'est l'absence de réponse ferme. En fait, les horaires sont confectionnés longtemps à l'avance et en principe, une solution aurait déjà dû être trouvée. Pourriez-vous nous éclairer, madame la ministre, sur les propositions envisagées?

04.05 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, madame Pelzer, le développement effectif de l'offre Thalys à l'horizon de décembre 2002 sera l'occasion d'un remaniement des horaires touchant notamment à l'ICA avec des gains de temps assez significatifs sur de nombreuses relations.

Parallèlement, la *Deutsche Bahn* souhaite introduire l'ICE, le TGV allemand, non seulement vers la Belgique mais aussi vers la France. Voilà qui explique les négociations en cours, où se pose notamment la question de l'autorisation mutuelle de circulation du matériel roulant

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

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

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

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

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

De Deutsche Bahn leat momenteel

pour chacune des sociétés de chemin de fer roulant sur les réseaux respectifs. Personne ne le conteste en termes de sécurité.

Les trains ICA doivent être remorqués par une locomotive de type 13 pour pouvoir bénéficier du gain de temps permis entre Louvain et Liège.

La desserte transfrontalière avec l'Allemagne doit donc être considérée dans ce contexte. A cet égard, des négociations sont en cours entre SNCB-*Deutsche Bahn*. Selon mes informations, elles progressent avec difficulté et il semble qu'une nouvelle réunion soit prévue à brève échéance.

Pour ma part, je tente, dans le cadre des missions de la SNCB, dans lesquelles je ne peux aucunement m'immiscer, de néanmoins conscientiser cette dernière quant à la nécessité de maintenir une liaison transfrontalière. La SNCB étudie des scénarios susceptibles d'être mis en œuvre en fonction d'une décision internationale globale. Parmi ceux-ci figure la circulation de l'ICA jusqu'à Aix, avec dans ce cas une formule pour la desserte correcte d'Eupen et enfin, l'organisation d'un train de type IR renforçant la desserte de Aix depuis Welkenraedt, Verviers et éventuellement Liège, sachant qu'en aval, les relations sont assurées par Thalys, complétées éventuellement à terme de l'ICE.

Mijnheer Leterme, de reizigers vanuit Oostende, Brugge en Gent zullen in elk geval een tijdswinst genieten door de ingebruikname van de nieuwe spoorlijn richting Luik en Verviers en eventueel Aachen. De IC/A zal immers 200 km per uur kunnen rijden tussen Leuven en Luik. De Thalys richting Duitsland zal overigens nog meer tijdswinst boeken.

Mijnheer Leterme, dat zijn de gegevens die beschikbaar zijn om uw vrees te ontzenuwen dat de dienst Oostende-Keulen en de specifieke dienst in de regio Eupen-Aachen in het gedrang zouden komen. Ik begrijp uw vrees. Ik kan alleen proberen de NMBS te overtuigen van de noodzaak om de onderhandelingen zo vlug mogelijk af te ronden en om een degelijke dienst aan de klanten te blijven leveren waardoor ook de vertragingen verminderd worden, niet alleen voor de Thalys maar ook voor de pendeltreinen. Die verbinding is vooral nodig voor de mensen in de grensregio en voor de mensen die van Oostende naar Keulen willen reizen. Het is belangrijk dat daar niet alleen een Thalys-lijn is maar ook een snelle lijn voor de reizigers in het algemeen, iets wat nu mogelijk wordt in het kader van dat Thalys-project.

Je me rends compte que les éléments de réponse que je vous donne ne sont pas très précis. Je ne peux, pour ma part, qu'insister auprès de la SNCB pour que des négociations aient lieu et défendre un point de vue qui est le vôtre.

J'espère que l'on pourra revenir assez rapidement sur ce dossier avec des réponses un peu plus complètes de la SNCB garantissant des éléments équivalents en termes de mobilité tant pour les navetteurs de la région transfrontalière que pour ceux qui effectuent ce type de trajet depuis Ostende.

04.06 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat wij op dezelfde golflengte zitten. Wij dringen beiden aan op het vervangen van de bestaande IC-verbinding Oostende-Keulen door een IC-verbinding Oostende-Aachen waarbij gebruikgemaakt wordt van de snellere infrastructuur op het stuk Leuven-Luik.

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

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

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

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

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

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

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

Ik begrijp dat er binnen de NMBS nog een aantal besprekingen moeten volgen die wellicht afhankelijk zijn van het resultaat van de besprekingen met de Deutsche Bahn inzake het wederzijds gebruik van materieel. Ik meen ook begrepen te hebben dat u benadrukt dat de eventuele nieuwe verbinding Oostende-Aachen hoe dan ook tijdswinst zou betekenen, zowel voor de mensen aan de kust als voor de gebruikers van die verbinding in de grensregio met Duitsland.

qu'entraînera le nouveau trajet.

04.07 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Madame la ministre, je vous remercie de la réponse que vous venez de donner. En posant cette question, je savais que vous n'étiez pas directement concernée par la matière et qu'il s'agissait bien de prérogatives de la SNCB en tant que telle. Toutefois, il est rassurant de savoir que vous allez intervenir pour que la SNCB prenne des dispositions au plus vite car il s'agit vraiment d'une liaison fort importante actuellement. La ligne est "bonne" avec un train qui est agréable; elle fonctionne bien et n'a pas trop de retard.

04.07 **Géraldine Pelzer-Salandra** (ECOLO-AGALEV): Het betreft vanzelfsprekend prerogatieven van de NMBS, maar het is voor ons belangrijk te weten dat u zich voor het behoud van deze grensoverschrijdende verbinding zult inzetten. De regio van Eupen en Verviers bevindt zich inderdaad in het centrum van de Euregio en dit alles draagt bij tot de regionale mobiliteit.

Il faudrait veiller à ce que l'on maintienne au moins le confort de cette ligne et que l'on prenne conscience de l'importance de cette liaison transfrontalière. C'est capital. Il est vrai que je reviens avec un élément régional mais Eupen et Verviers sont au fond de leur région et il serait aberrant d'imaginer qu'il n'y ait pas de liaison directe alors que tout concourt à essayer de favoriser les relations interrégionales.

Madame la ministre, je vous remercie encore une fois de l'intérêt et de l'énergie que vous consacrerez à la mise en place d'une solution rapide.

De **voorzitter**: Aangezien de heer André Frédéric verontschuldigd is, wordt zijn vraag nr. 6950 niet gesteld.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

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

05 **Questions jointes de**

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

05.01 **Daan Schalck** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal mijn vraag kort houden. Eigenlijk wil ik vragen naar de stand van zaken van het koninklijk besluit over de zone-30 in schoolomgevingen. De meeste collega's herinneren zich nog het initiatief dat in de Senaat is genomen, onder meer door toenmalig senator Lindekens, om in schoolomgevingen in de mogelijkheid van een zone-30 te voorzien. Na enige discussie in deze commissie bleek dat het beter was om die zaak met een koninklijk besluit te regelen. Er was een vrij algemene consensus om die zaak zo snel mogelijk aan te pakken.

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

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

Voor zover ik weet, is dat koninklijk besluit nog altijd niet verschenen. Daarom vraag ik naar de stand van zaken.

Le projet d'arrêté royal a-t-il déjà été transmis au Conseil d'Etat? Dans l'affirmative. Le Conseil d'Etat

Hebben alle gewesten ondertussen hun advies voor dat koninklijk besluit verstrekt?

Is dat ontwerp van koninklijk besluit al aan de Raad van State voorgelegd? Zo ja, heeft de Raad van State al advies uitgebracht? Wat zijn dan de eventuele opmerkingen die wijzigingen mogelijk of noodzakelijk zouden maken en eventueel die zaak normaal zouden vertragen?

Is er al sprake van een rondzendbrief? Het lijkt mij namelijk wel belangrijk dat er bij verschijning bijna onmiddellijk een rondzendbrief aan dat koninklijk besluit wordt gekoppeld, waarin de werkbeheerders verduidelijkt wordt hoe zij dat koninklijk besluit moeten interpreteren en welke maatregelen zij al dan niet mogen nemen. Volgens mij hebben wij in dat dossier al voldoende tijd gespendeerd en verloren. Het zou dan ook goed zijn om via een rondzendbrief de praktische uitwerking van het koninklijk besluit zo snel mogelijk te verduidelijken.

05.02 Trees Pieters (CD&V): Mevrouw de minister, de zebrapaden in de zone-30 zouden verdwijnen omdat binnen die zone geen zebrapaden meer aanwezig mogen zijn. De reactie van veel mensen is nu dusdanig dat zij het toch nuttig vinden om de oversteekplaatsen voor voetgangers op een of andere manier aan te duiden als een oversteekplaats bedoeld voor voetgangers.

Rekening houdend met de prioriteit die gegeven moet worden aan de veiligheid van de zwakke weggebruiker, in casu de voetganger, lijkt het mij vreemd dat u zou beslissen tot de afschaffing van de zebrapaden in de zone-30.

Kunt u mij uw motivatie geven voor die manier van werken?

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, wie vandaag buitenkomt, kan niet naast de affiches kijken van de campagne van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid en de verschillende gewesten over de verkeersveiligheid op de zebrapaden. Er zijn jaarlijks drieduizend ongevallen met voetgangers, waarvan een duizendtal op het zebrapad gebeurt.

De wetgever heeft, mijns inziens terecht, geprobeerd om een bijzonder statuut aan de zebrapaden te verlenen. De campagnes daarover konden volgens mij veel beter en frequenter gebeuren. Toch kunnen wij vaststellen dat er bij de automobilisten, weliswaar aarzelend, enige verbetering merkbaar is. Blijkbaar krijgen de automobilisten toch steeds meer notie van het statuut van die oversteekplaatsen.

Precies op zo'n ogenblik stel ik ook in mijn gemeente vast dat er enige verwarring wordt gecreëerd omdat de zone-30 steeds meer zebrapadvrij wordt gemaakt. Daarvoor luidt het achterliggend motief dat de voetganger in de zone-30 vrij spel heeft en de baas is of toch veel meer rechten heeft dan in een andere zone. Het probleem is volgens mij dat de automobilisten zich daarvan niet bewust zijn en dat zij niet zullen stoppen in een zone-30 waar een voetganger zou willen oversteken. Volgens mij is het al moeilijk genoeg om aan de automobilist duidelijk te maken dat hij moet stoppen voor een zebrapad. Nu gaat u blijkbaar het aantal zebrapaden in de zone-30 afbouwen, net op het ogenblik dat er meer aandacht wordt gevraagd voor het zebrapad. Graag zou ik daarover wat uitleg krijgen.

Ik heb daaraan nu een tweede probleem gekoppeld, namelijk het

a-t-il déjà rendu un avis? Le projet d'arrêté royal nécessite-t-il un aménagement éventuel?

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

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

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La disparition des passages pour piétons dans les zones 30 ne se limite pas à Bruges. Ce problème se pose également à Lierre. Cette situation est d'autant plus déplorable que les automobilistes se sont habitués lentement mais sûrement, grâce aux nombreuses campagnes, aux règles appliquées aux passages pour piétons. Le fait que des exceptions soient toujours prévues à la règle de priorité au sein de la zone 30, pose également problème. Ces exceptions peuvent entraîner des situations dangereuses.

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

probleem van de uitzonderingsregel op de voorrang in de zone-30. Normaal gezien geldt in een zone-30 de voorrang van rechts, maar daarop kunnen uitzonderingen worden gemaakt. Dat kan volgens mij tot verwarring leiden bij de weggebruiker, wat tot alle mogelijke problemen kan leiden. Graag kreeg ik ook over dat probleem uw antwoord.

05.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Schalck, de gewesten hebben op de volgende data advies uitgebracht: de Brussels Hoofdstedelijke regering op 4 oktober 2001, de Vlaamse regering op 5 oktober 2001 en de Waalse regering op 6 december 2001. De ontwerpen van koninklijk besluit en ministerieel besluit werden op 4 januari 2002 voor advies binnen een termijn van één maand naar de Raad van State gezonden. Op 18 maart 2002 bracht de Raad van State haar advies uit. De Raad van State maakte een technische opmerking. Ik zal daarop antwoorden met het oog op een ondertekening in de komende weken.

Er wordt inderdaad ook een rondzendbrief voorbereid die simultaan zal verschijnen met het koninklijk besluit en het ministerieel besluit. In de rondzendbrief komen de volgende punten aan bod: ten eerste: de situering van de maatregel in mijn verkeersveiligheidsbeleid, ten tweede: de probleemstelling inzake verkeersveiligheid en snelheid van het autoverkeer in de schoolomgeving, ten derde: de aanpak over hoe de verkeersveiligheid van het schoolverkeer te bevorderen en dit algemeen toegespitst op de schoolomgeving, ten vierde: de toelichting van de voorgestelde wijzigingen van het verkeersreglement met betrekking tot de schoolomgeving, ten vijfde: hoe de nieuwe signalisatie moeten worden geplaatst, ten zesde: de noodzaak van begeleidende maatregelen inzake verkeersinfrastructuur, controle en toezicht, sensibilisatie en informatie en, ten zevende: een evaluatie van de genomen maatregelen.

In de loop van de maand mei zal het BIVV bovendien een artikel over de verkeersveiligheid in de schoolomgeving publiceren en rondzenden inzake onder meer de sensibilisatie van kinderen.

Ik kom tot de vraag van mevrouw Pieters over de zebapaden. De zebapaden zijn niet verboden in de zone-30. De reden waarom ze niet echt worden aanbevolen, heeft inderdaad te maken met de verkeerssituatie in de zone-30 die ervoor zorgt dat de voetgangers niet geconcentreerd moeten oversteken, uiteraard behoudens uitzonderingen. Dergelijke uitzonderingen treffen wij bijvoorbeeld in de schoolomgeving aan waar in de piekmomenten sprake is van druk autoverkeer en grote aantallen overstekende kinderen en volwassenen. Ook in de zone-30 hebben de voetgangers alleen voorrang bij het oversteken wanneer dit gebeurt op gemarkeerde oversteekplaatsen voor voetgangers. Artikel 42, 4.1 van het verkeersreglement bepaalt dat voetgangers van het zebapad gebruik moeten maken wanneer dit aanwezig is of wanneer het zich op minder dan 30 meter bevindt van de plaats waar men wenst over te steken.

Il est donc très important d'identifier les endroits où, en zone 30, un passage pour piétons est nécessaire.

Het BIVV pleit voor de aanleg van zebapaden in de zone-30 in een aantal situaties. Het gaat om de situaties waarin zachte weggebruikers zoals kinderen, bejaarden en gehandicapten bij een ziekenhuis of een bejaardentehuis beschermd moeten worden bij het oversteken. Verder gaat het om situaties waarbij het voertuigenverkeer zo druk is dat voetgangers langer dan een vijftal seconden moeten wachten om over te steken en waarbij er belanarike voetaanaersstromen zijn. Dat zijn de

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

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

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

La priorité de droite constitue le principe général, également dans les zones 30. C'est pourquoi on ne peut y déroger qu'exceptionnellement. Je fais référence ici à une circulaire du 27

aanbevelingen van het BIVV met betrekking tot de situaties waarin een zebrapad in de zone-30 noodzakelijk is.

Het algemeen principe in zone-30 is het toepassen van de regel inzake voorrang van rechts. De uitzondering die er op kan worden gemaakt door middel van verkeersborden betreffende voorrang is punctueel bedoeld en moet uitermate zuinig worden gehanteerd. In het rondschrijven van 27 oktober 1998 worden een aantal voorbeelden gegeven. Ten eerste, wanneer door de herinrichting van een kruispunt een bepaalde taak visueel als voorrangstraject is aangelegd. Ten tweede, bij een doortocht die een tamelijk belangrijke verbindingfunctie heeft maar die om redenen van homogeniteit toch in een zone-30 moet worden opgenomen omdat er een grote concentratie van voetgangers- en fietsverkeer is. Ten derde, indien het behoud van de voorrang van rechts elke verkeersafwikkeling op een bepaald kruispunt onmogelijk maakt. Door deze gang van zaken is niettemin dat in een zone-30 geen voorrangsborden worden geplaatst. De voorrang van rechts werkt op zich snelheidsremmend, wat ook de bedoeling is. Uiteindelijk en a contrario is een vlotte verkeersafwikkeling er immers van ondergeschikt belang. Ik ben dan ook van oordeel dat de uitzonderingsregel in de geschetste context als mogelijkheid best gehandhaafd blijft. Dat is toch belangrijk voor de wegbeheerders.

05.05 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik leid hieruit af dat de Raad van State eigenlijk geen fundamentele bezwaren meer heeft. Juridisch zijn de obstakels van de baan vermits u op die ene opmerking een afdoend antwoord zou kunnen geven. Ik hoop dan dat deze mogelijkheid een schooljaar later dan wij allen gehoopt hadden gecreëerd zal worden. Het ziet er stilaan naar uit dat dit vanaf het nieuwe schooljaar mogelijk zal zijn. Ik meen dat de meesten van ons en waarschijnlijk ook u dit liever op 1 september 2001 hadden zien ingaan. Maar goed, het ziet ernaar uit dat alles dan toch tegen 1 september 2002 rond zal zijn.

De **voorzitter**: Er zouden meer dingen moeten lukken met maar één jaar achterstand.

05.06 Trees Pieters (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw toelichting. Als ik het allemaal goed begrepen heb, kan ik besluiten dat er in een zone-30 wel zebrapaden mogen komen als ze beantwoorden aan een concrete behoefte. Vanwaar komt dan het gerucht dat een aantal gemeenten stellen dat zij daar geen zebrapaden mogen aanleggen? Is dat het gevolg van verkeerde communicatie? In bepaalde gemeenten en steden is daar immers enige paniek over ontstaan.

05.07 Minister Isabelle Durant: Ik heb u de elementen gegeven die aantonen dat dit kan, evenals de aanbevelingen van het BIVV om dit iets coherenter te maken voor de mensen met het oog op de veiligheid van de voetgangers. Er bestaat terzake evenwel geen druk op de wegbeheerder.

05.08 Trees Pieters (CD&V): Dus een gewone beslissing van een schepencollege of van een gemeenteraad volstaat om in een zone 30 een zebrapad of een gemarkeerde oversteek aan te leggen?

05.09 Minister Isabelle Durant: Dat kan volgens de analyse van de situatie in de zone 30.

05.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik

octobre 1998. On ne place pas de panneaux indiquant la priorité dans les zones 30. La règle de priorité contribue à réduire la vitesse. La fluidité de la circulation est accessoire dans les zones 30.

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

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

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

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

05.09 Isabelle Durant, ministre: En effet.

05.10 Jan Mortelmans (VLAAMS

dank de minister voor haar antwoord. Ik moet mevrouw Pieters bijtreden, want ook in mijn gemeente schijnt men het aantal zebrapaden te willen verminderen. Ik vind het jammer dat precies op het ogenblik dat meer aandacht wordt gevraagd voor de zebrapaden, het aantal zebrapaden in Lier zal worden verminderd. De filosofie daarachter kan ik nog volgen, maar toch meen ik dat men, vooraleer een koers te lopen, moet leren stappen. Nu we stilaan vertrouwd geraken met die zebrapaden – en ik vind het een goede maatregel, omdat ze enige bescherming bieden aan de voetganger – moeten ze integendeel worden geïntensifieerd. Men mag hun aantal dus niet verminderen en zeker niet in een zone 30.

Mijn opmerking geldt ook de voorrangregeling. Er worden mijns inziens te veel uitzonderingsmaatregelen gemaakt op allerlei terreinen in het verkeer. Een verkeersreglement moet doorzichtig zijn, zodanig dat alle weggebruikers er goed van op de hoogte zijn en zodanig dat onze verkeerssituatie veel leefbaarder wordt. Met het creëren van uitzonderingen is men volgens mij niet op de goede weg.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 6887, 6934 en 6935 van mevrouw Frieda Brepoels worden naar een latere datum verschoven.

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

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

06.01 Els Van Weert (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, eind augustus 2001 konden wij in verschillende kranten lezen dat u het voorstel lanceerde om tijdens het weekend nachttreinen in te leggen. Dat moest een antwoord bieden op het probleem van het moordende wegverkeer tijdens de weekendnachten waarvan veel jongeren het slachtoffer worden. Volgens dezelfde krantenberichten onderhandelde u met de spoorwegmaatschappij NMBS om een akkoord te bereiken over het inleggen van een aantal nachttreinen. U dacht daarbij aan twee treinen per nacht – om 1 uur en om 4 uur – op de grote lijnen.

Voorts pleitte u voor samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen die een pendeldienst zouden kunnen verzorgen van de dancings naar de treinstations. Daarvoor zou er een samenwerking moeten ontstaan tussen de discotheekuitbaters enerzijds en de openbare vervoersmaatschappijen anderzijds.

We hebben destijds kunnen vaststellen dat de NMBS niet onmiddellijk enthousiast reageerde. U hebt misschien kunnen vaststellen dat onze partij heel fel aandringt op de verdere uitbouw van het nachtelijk openbaar vervoer om jongeren de gelegenheid te geven om uit te gaan en zelfs een pintje te drinken als zij dat willen maar tegelijkertijd zich verantwoord en veilig in het verkeer te begeven. Het is volgens ons een illusie te denken dat het uitgaanspatroon van de jongeren zodanig kan worden gewijzigd dat zij om 12 of 1 uur terug huiswaarts zullen keren. Wij denken dan ook dat het openbaar vervoer zich daaraan moet kunnen aanpassen.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken in het dossier? Is dat idee volledig van de baan? U was zelf nochtans een groot voorstander van dat idee. Bent u er op een enkele manier in geslaagd de NMBS

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

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

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

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

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

voor het idee te winnen? Dat is nochtans een belangrijk element in de discussie over de verkeersveiligheid waarop de regering de voorbije weken terecht veel nadruk heeft gelegd.

Een tweede element sluit eigenlijk aan bij een vraag die door collega Schellens daarstraks reeds uitgebreid aan bod is gebracht. Ik zal hierop dan ook slechts heel kort ingaan. De uitbreiding van het avond- en nachtvervoer staat in schril contrast met de inkrimping van een aantal lijnen zoals ze voorzien zijn in de herschikkingsplannen van de NMBS. Een aantal inwoners van mijn regio worden het slachtoffer van het feit dat de treinen tussen Lier en Herentals zullen verdwijnen gedurende de avondlijke uren. Ik gebruik die treinen zelf geregeld en ik stel vast dat ik zelden of nooit alleen afstap. Ook in de andere stations stappen er reizigers af. Ik zal de tellingen evenwel niet betwisten.

Het principe om die avondlijnen te schrappen, lijkt mij vrij merkwaardig. Indien er een doorgedreven beleid zou zijn om ook 's avonds en 's nachts een groter aanbod te bieden, dan zijn mensen volgens mij echt wel te bewegen om meer het openbaar vervoer te gebruiken en vaker hun wagen te laten staan. Er moeten uiteraard ook sensibiliseringsinspanningen worden geleverd. De regering is het volgens mij toch eens met die principes en ik vraag mij af hoe u kunt verklaren dat er avondtreinen zullen worden geschrapt.

06.02 Minister **Isabelle Durant** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal u eerst de informatie van de NMBS geven op uw geschreven specifieke vraag. Daarna zal ik iets meer zeggen over de problematiek van de avond-, nacht- en ochtenddiensten.

Door een acute onderbezetting zal de NMBS vanaf juni 2002 twee L-treinen Lier-Herentals en één L-trein Herentals-Lier niet langer aanbieden. De dienst is geheroriënteerd met de IR-E 32-22 Antwerpen-Neerpelt, die bijkomend zal stoppen te Kessel om 22.37 uur, te Nijlen om 22.41 uur en te Bouwel om 22.46 uur. De haltes van de IR 32-23 zullen in deze drie stations – om 23.57 uur, 00.01 uur en 00.06 uur – behouden blijven.

Dit brengt ons bij de meer algemene aanpak van de avondlijke treindiensten.

(...)

Op die manier kan de NMBS een bijdrage leveren tot veilige mobiliteit, vooral voor de jongeren. Daarmee ga ik helemaal akkoord. Dit is zeer belangrijk. In deze commissie zullen wij dat blijven verdedigen. Wij weten dat jongeren op vrijdag en zaterdag gaan dansen. Ongevallen gebeuren ook in andere situaties, maar wij spreken toch over een groot aantal mensen die dancings bezoeken.

In het beheerscontract moet de bijdrage van de NMBS worden beschreven. Tot nu toe waren de beheerscontracten op dit punt erg vaag en bepaalden ze geen tijdsregeling voor de dienst. Wij hebben dezelfde discussie gevoerd over culturele en sportieve evenementen, als vele jongeren zich op hetzelfde moment verplaatsen. Bij zulke gelegenheden kunnen we tickets aanbieden waarin de treinreis is inbegrepen. Op die manier kunnen wij verhinderen dat vele mensen laat in de nacht met de auto terug naar huis rijden.

Het huidige beheerscontract is daarover heel vaag. Wij moeten in dit beheerscontract met meer precisie te werk gaan. De regeling moet wel redelijk blijven inzake de kostprijs voor sommige nachttreinen.

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

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

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

Sur la base de données objectives, l'on jugera de la nécessité de faire circuler des trains tard le soir et tôt

Nachtdienst moet hier tussen aanhalingstekens worden geplaatst, want wij weten allemaal dat de terugkeer van de uitgaande jeugd pas gebeurt als de ouders al lang gaan slapen zijn. Eigenlijk spreken we eerder over het ogenblik waarop sommige ouders al aan het ontbijt beginnen. Er is behoefte aan nachttreinen om 01.00 uur, maar ook om 03.00 uur, 04.00 uur, 05.00 uur of 06.00 uur. De jongeren gaan pas uit vanuit 01.00 uur of 02.00 uur. Dat is de situatie.

Een oplossing voor veiliger vervoer na het uitgaansleven vereist vooral een laatavondaanbod, wanneer het potentieel overigens nog groter is dan alleen de uitgaande jeugd. Sommige mensen kunnen van deze diensten gebruik maken om te vertrekken naar de dancings, maar anderen zullen op dat uur ook terug naar huis keren. Daarnaast zullen wij in de vroege ochtend treinen moeten aanbieden voor degenen die dan terugkomen.

De NMBS heeft ook nood aan de medewerking van andere actoren. Omdat grote uitgangsgesgelegenheden zich gewoonlijk niet vlak naast het treinstation bevinden moeten de feestvierders ook eerst bij een station geraken. Daarvoor moeten we denken aan de regionale vervoersmaatschappijen, taxi's en organisaties als 'responsible young drivers' om een aanbod te geven aan de mensen om naar het station te gaan. Een beperkt aantal reizigerstreinen kan volstaan op voorwaarde dat de groepering van uitgaanders bij het station goed is georganiseerd. Het is ook economisch verantwoord om een trein voor een voldoende aantal mensen te laten rijden. In het algemeen wil ik dat de NMBS meer aandacht besteedt aan de zeer concrete gevoeligheid van het aanbod voor de reizigers. Daarom zullen in het ontwerp waarover ik met de NMBS ga onderhandelen veel nauwkeuriger voorschriften staan die zijn gebaseerd op objectieve criteria. De laatavond- en vroege ochtenddiensten zullen zeker deel uitmaken van het pakket maatregelen die ik zal voorstellen aan de nieuwe ploeg van de NMBS. Ik verwacht dat de NMBS de haalbaarheid van deze uitbreiding bestudeert zodat wij dan een positieve oplossing kunnen vinden. Er is een manier om twee vliegen in één klap te vangen. Door de flexibelere arbeidstijden rijden veel mensen met de avondtrein en wordt er niet enkel op de spitsuren gereden. Ook aan de jongeren moet de mogelijkheid worden gegeven om te gaan dansen of een andere activiteit te beoefenen. Het is interessant om uit te gaan van een andere redenering dan die die uitgaat van de spitsuren en een aanbod enkel in het weekend.

Het gaat ook over sensibiliseren. We moeten het gedrag van de jongeren veranderen want het is niet omdat ze weten dat er een trein is dat ze de trein zullen nemen. Dat heeft niets te maken met de NMBS. Ik bereid een discussie voor over andere elementen dan alleen maar treinen, maar ook over de problematiek van het verkeer op de wegen gedurende de weekendnachten. Zelfs indien er treinen rijden kunnen jongeren met alcohol- of drugsproblemen of grote vermoeidheid ongelukken op de wegen veroorzaken. Dat willen wij proberen te vermijden.

06.03 Els Van Weert (VU&ID): Mevrouw de minister, ik dank u voor het feit dat men zal trachten om een compensatie te brengen voor de reizigers van de lijn Lier-Herentals. Dat is al een hele geruststelling.

Wat het nachtnet betreft ben ik het helemaal eens met de visie die u ontwikkelt. Ook de andere actoren hebben reeds inspanningen geleverd. De Lijn heeft al een aantal geslaagde experimenten lopen, bijvoorbeeld in Antwerpen, die men wil uitbreiden.

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

06.03 Els Van Weert (VU&ID): Je vous remercie d'avoir répondu précisément à ma question. Une solution est en vue pour les voyageurs de la ligne Lier-Herentals, voilà qui me rassure. En ce qui concerne la question des déplacements matinaux et nocturnes, les autres acteurs. à

De provinciebesturen beginnen nu langzamerhand ook financiële inspanningen te doen om dat nachtvervoer mee te financieren, vooral in samenwerking met De Lijn. Ook de taximaatschappijen worden ingeschakeld, en u hebt zelfs verwezen naar de Responsible Young Drivers. Er bestaat dus al heel wat en nu komt het erop aan dit alles goed op elkaar af te stemmen.

Tot op heden echter is het grote ontbrekende element in heel dit pakket de medewerking van de NMBS. Om die medewerking politiek af te dwingen rekenen wij op u. U zegt dat de rendabiliteit en de haalbaarheid daarvan bestudeerd moeten worden. Daarmee ben ik het natuurlijk eens, maar men moet ook met de volgende ietwat lugubere overweging rekening houden. Er zijn al berekeningen gemaakt van wat de maatschappelijke en de reële kost is van de vele doden en zwaargewonden ten gevolge van die weekendongevallen. Als er gesproken wordt over de kostprijs en de rendabiliteit van het al dan niet inleggen van vroege ochtendtreinen of nachtelijke treinen is dit toch ook een heel belangrijk element waarmee rekening moet worden gehouden. Dit wenste ik even mee te geven. Ik wens u alle succes en ik hoop dat u erin slaagt heel concrete afspraken en verbeteringen af te dwingen.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 6951 van de heer André Frédéric wordt naar een latere datum verschoven.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.05 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.05 heures.*

savoir De Lijn, les administrations provinciales, les compagnies de taxis, etc., font le nécessaire. C'est principalement la SNCB qui faillit.

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