

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

VAN

DU

15-12-1999

15-12-1999

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes conférés pour l'Organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement du citoyens pour le changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie & ID21

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/00	:	Documents parlementaires de la 50e législature, suivi du n° et dy n° consécutif
QRVA	:	Question et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/00	:	Parlementaire documenten van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Beknopt Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum vergadering
COM	:	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation, 1008 Bruxelles
Fax : 02/549 82 60
Tél. : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Officiële publicaties, van de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein, 1008 Brussel
Fax : 02/549 81 60
Tel. : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Inhoud

Woensdag 15 december 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 073

Mondelinge vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een promotiecampagne van de NMBS ten voordele van de studentenkaart 'Campus'" (nr. 564)

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

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de promotie van de luchthaven van Zaventem via geïntegreerd ticket trein-vliegtuig en via geïntegreerde bagagebehandeling in de grote spoorwegstations" (nr. 607)

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

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorstellen van adjunct-directeur Michel Jadot van Thalys International betreffende de spoor/lucht-intermodaliteit te Zaventem" (nr. 623)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijziging van de verkeerssignalisatie op de E17-A17" (nr. 598)

sprekers : **Trees Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de homologatie van allerlei toestellen die helpen bij de handhaving van de wet betreffende de politie op het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten van deze wet" (nr. 592)

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

Mondelinge vraag van de heer Hubert Brouns aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverzakking op de lijn Leuven-Tienen op 24 november jongstleden" (nr. 507)

sprekers : **Hubert Brouns, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Sommaire

Mercredi 15 décembre 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 073

Question orale de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une campagne de promotion de la SNCB en faveur de la carte pour étudiants 'Campus'" (n° 564)

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la promotion de l'aéroport de Bruxelles-National par le biais d'un billet intégré train-avion et via le traitement intégré des bagages dans les grandes gares ferroviaires" (n° 607)

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les propositions du directeur adjoint de Thalys International, Michel Jadot, sur l'intermodalité des transports aérien et ferroviaire à Zaventem" (n° 623)

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

Question orale de Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modification de la signalisation routière sur la E17-A17" (n° 598)

orateurs : **Trees Pieters, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'agrégation d'appareils en tous genres utilisés pour le maintien des lois relatives à la police de la circulation routière et de ses arrêtés d'exécution" (n° 592)

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

Question orale de M. Hubert Brouns à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'effondrement de la voie ferrée sur la ligne Louvain-Tirlemont ce 24 novembre dernier" (n° 507)

orateurs : **Hubert Brouns, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de specifieke registratie van terreinwagens, de politionele handhaving van het respect voor de verkeersregels vanwege de bestuurders van terreinwagens en de registratie van ongevallen met betrokkenheid van terreinwagens" (nr. 593)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de relatieve onveiligheid van terreinwagens" (nr. 616)

12

sprekers : **Jos Ansoms, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bouw van een overslagstation te Mechelen" (nr. 600)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bouw van een overslagstation te Mechelen" (nr. 611)

14

sprekers : **Jan Mortelmans, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enregistrement spécial de véhicules tout terrain, le maintien par la police du respect du code de la route par les conducteurs de véhicules tout terrain et l'enregistrement d'accidents dans lesquels des véhicules tout terrain sont impliqués" (n° 593)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la relative insécurité des véhicules tout terrain" (n° 616)

12

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

Questions orales jointes de :

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction d'une gare de transit à Malines" (n° 600)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction d'une gare de transit à Malines" (n° 611)

14

orateurs : **Jan Mortelmans, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 15 DÉCEMBRE 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 15 DECEMBER 1999

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 10.10 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Question orale de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une campagne de promotion de la SNCB en faveur de la carte pour étudiants 'Campus'" (n° 564)

Mondelinge vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een promotiecampagne van de NMBS ten voordele van de studentenkaart 'Campus'" (nr. 564)

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, il me revient que la SNCB a entrepris une campagne de promotion en faveur d'une carte à destination des étudiants dénommée "Campus".

La publicité se structure d'une façon très simple puisqu'elle résume la semaine de l'étudiant en deux points : "Guindailler et dormir".

Si nous ne contestons pas qu'il s'agit bien d'aspects inhérents à la vie estudiantine, nous trouvons cependant regrettable que la société des chemins de fer en fasse un argument de vente. A l'heure où se multiplient les campagnes de prévention relatives à la consommation excessive d'alcool, une telle campagne - sous cette formulation - est inopportune.

Des mesures pour éviter de telles initiatives dans l'avenir sont-elles prévues et, dans la négative, serait-il possible d'en envisager ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, c'est vrai que, dans le cadre de cette carte "Campus", il a été décidé de cibler un public.

Il est évident que nous ne désirons pas résumer les activités estudiantines à ces deux seuls éléments, mais l'idée de la campagne était d'attirer l'attention de la cible, c'est-à-dire des étudiants dont beaucoup, surtout à une période de l'année, participent à des fêtes.

Cette attitude est relativement normale, même si la consommation d'alcool n'est pas à encourager. Mais l'aspect festif et les baptêmes sont des réalités parmi les réalités du monde étudiant, qu'on les aime ou non. L'idée de la campagne étant de cibler un public, il convenait de lui parler son langage, surtout en cette période où ces activités sont particulièrement développées.

Il ne s'agissait absolument pas de faire une promotion de la guindaille, de l'alcool et, en particulier, de l'abus d'alcool, mais de proposer au public des retours de fête en toute sécurité, c'est-à-dire par le train.

Pour le reste, la SNCB a publié un prospectus beaucoup plus complet qui attire l'attention sur l'avantage et les modalités d'utilisation de la carte "Campus". La SNCB y développe ses arguments de vente et d'intérêt de ce genre d'outil, d'instrument par rapport à un public-cible.

Mais je peux comprendre qu'on puisse le lire du point de vue de l'adulte, dans une logique d'encouragement à guindailler, ce qui n'est certainement pas le cas : en cette fin d'année, je suis également promotrice de la campagne "Bob" pour l'IBSR. Elle incite à faire la fête sans mettre ni soi-même ni les autres en insécurité.

Ici, le message a voulu utiliser des mots susceptibles d'attirer l'attention du public pour le stimuler, après la fête, à ne pas utiliser un véhicule automobile qui le met bien plus en danger que le train où l'utilisateur peut se contenter de rester assis ou endormi sur la banquette.

Je prends donc le message avec plus de recul, mais il est évident que nous devons rester attentifs à ne jamais promouvoir l'abus d'alcool chez les jeunes. C'est une situation que l'on constate, mais que nous devons nous évertuer à combattre. L'idée était bien ici de leur envoyer un message dans leur langage.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour ses précisions et commentaires au sujet de cette carte "Campus".

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de promotie van de luchthaven van Zaventem via geïntegreerd ticket trein-vliegtuig en via geïntegreerde bagagebehandeling in de grote spoorwegstations" (nr. 607)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la promotion de l'aéroport de Bruxelles-National par le biais d'un billet intégré train-avion et via le traitement intégré des bagages dans les grandes gares ferroviaires" (n° 607)

De heer **Jozef Van Eetvelt (CVP)** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de vraag rijst of er bij een benadering zoals verwoord in de titel van mijn vraag ook niet meer samenwerking tussen de NMBS, zijnde het binnenlands reizigersvervoer, BIAC en Sabena zou moeten zijn. In de praktijk zou het mogelijk moeten worden om een geïntegreerd ticket spoor-vliegtuig te verkopen en de bagage reeds te laten behandelen in enkele grote IC-stations. Ik denk daarbij aan Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Daardoor zouden niet alleen de reizigers, maar ook de drie betrokken partijen en de regio Zaventem enig voordeel genieten. Het zou bovendien een aanmoediging zijn om de verplaatsing naar het vliegtuig met de trein te doen, wat niet alleen kosten- en tijdbesparend zou zijn, maar ook mobiliteitsbevorderend. Het zou de grote wegen in de omgeving van Zaventem tot op bepaalde hoogte kunnen ontlasten en het zou tegelijkertijd ook, zoals wij dat in het buitenland ervaren, een promotie zijn voor de vlieghaven van Zaventem en voor Sabena. Kortom, het zou alleszins een stap in de goede richting zijn en een bijdrage tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem en vermijden dat de agglomeratie Brussel dichtslibt.

Mevrouw de minister, wat denkt u van dergelijke aanpak ? Dient u terzake geen actieve rol te spelen ? Is er al enig denkwerk hier rond verricht ? Zijn er concrete plannen ? Kortom, wat is de stand van zaken ? Wat is uw visie hierop ?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, de vragen van de heer Van Eetvelt kunnen worden opgedeeld in twee categorieën. Er zijn vier vragen over de complementariteit tussen HST en vliegtuig en twee vragen over de interoperabiliteit tussen trein en vliegtuig met gecombineerde tarieven en een gedecentraliseerde behandeling.

Wat de complementariteit tussen HST en vliegtuig betreft, zijn wij vanaf de eerste werkvergadering met mijn kabinet en de NMBS-directie overeengekomen om in de bijvoegsels aan het beheerscontract van de NMBS te verwijzen naar de bediening van de luchthaven door de Thalys. Dat is een eerste stap in de richting van betere complementariteit tussen TGV en vliegtuig. Het doel is in die bediening zoveel mogelijk bestaande Thalyslijnen te integreren.

J'ai déjà eu l'occasion d'expliquer ici, dans le cadre de la note de politique générale, que cette complémentarité TGV-avions est un des axes importants si l'on veut obtenir, à terme, et au-delà de l'intérêt des voyageurs, une maîtrise du trafic aérien en privilégiant celui-ci sur les longues distances et le TGV sur les distances de moins de 500 km.

Dans cette perspective, il m'appartient en premier lieu d'inciter les acteurs à agir dans ce sens. Le contrat de gestion, et donc l'avenant en discussion pour le moment et dont nous parlerons tout l'heure, est un des éléments de cette problématique. Je pense également que la mise en place d'un groupe de travail, chargé de proposer des mesures concrètes d'interconnexion entre ces deux modes, est absolument indispensable dans la mesure où il n'est pas nécessaire d'attendre des ultimatums ou des diktats pour faire avancer ce dossier.

L'exemple de Roissy pousse, aujourd'hui, les acteurs de la SNCB et de la BIAC à rechercher des formules communes. Cependant, il est dommage que l'on ait dû attendre la concurrence de Roissy pour se mettre au travail.

En tant que ministre, j'entends agir dans le cadre du débat en cours, d'une part, au travers des choix qui restent à confirmer ou à amender en matière d'infrastructure TGV à Bruxelles - c'est toute la question de l'implantation d'une seconde gare TGV dans notre capitale - et, d'autre part, par l'adoption de mécanismes de tarification d'accès aux infrastructures aéroportuaires - notamment la problématique des parkings autour de l'aéroport - en vue de favoriser l'utilisation du train.

Un premier contact informel au sujet de l'éventualité d'une desserte de Bruxelles-national par Thalys, qui selon moi est une première étape indispensable, a été pris avec la Sabena. Son secrétaire général et M. Reutlinger nous ont confirmé l'intérêt de la direction de la SNCB pour ce type de projet. On constate effectivement que lorsque deux entrepreneurs, en l'occurrence la SNCB et la Sabena, ont des intérêts communs, les travaux peuvent avancer.

Pour ma part, dans la mesure où il s'agit de deux entreprises publiques autonomes (SNCB et Sabena via la BIAC), j'interviendrai pour accélérer les travaux qui ont

Isabelle Durant

démarré sur base encore informelle. Si j'estime que ces travaux n'avancent pas assez vite, je proposerai tous les outils nécessaires pour garantir leur avancement.

J'en viens à votre seconde question sur l'interopérabilité trains-avions, donc la question de l'intégration tarifaire et du "handling". La proposition est évidemment séduisante et apparaît au citoyen moyen comme un des bons outils pour parvenir réellement à cette complémentarité.

Néanmoins, on a déjà pu s'apercevoir, en matière d'intégration tarifaire à Bruxelles dans le cadre du réseau express régional, combien la question de l'intégration tarifaire est compliquée techniquement et budgétairement. Je suis donc convaincue de l'utilité d'aboutir à une intégration tarifaire jusques et y compris en matière de bagages mais il me manque encore des éléments sur la faisabilité technique et opérationnelle.

La première étape, je le rappelle, vise à faire arriver le TGV jusqu'à l'aéroport. La seconde sera le règlement de la question de l'opérationnalité ou de la faisabilité technique et budgétaire d'une intégration tarifaire jusque et y compris la question des bagages ce qui apporterait un soutien concret à la mise en oeuvre d'une meilleure complémentarité entre le train et l'avion.

Des premiers contacts sont en cours, dans le cadre de l'avenant du contrat de gestion, sur la question de faire aller le TGV jusqu'à l'aéroport. Des contacts sont également en cours entre la Sabena, la BIAC, et la SNCB sur cette logique de complémentarité.

Il faut à tout prix encourager l'intégration tarifaire, mais il ne faut pas brûler les étapes, sans quoi on risque de faire capoter, pour des raisons techniques et budgétaires, un projet qui serait effectivement, à terme, bien utile. D'ailleurs, il existe des exemples à l'étranger comme celui de la Lufthansa qui pratique déjà ce genre d'intégration et dont la Sabena a intérêt à s'inspirer.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik verneem dat er stappen in de goede richting worden gezet en dat de minister enthousiast is om dienaangaande verbeteringen te brengen.

Toch zal het niet eenvoudig zijn, gezien er niet alleen een technisch maar ook een budgetair probleem is. Een begin van oplossing voor deze problemen is zeer dringend, want anders zal het "een praatbarak zonder voorgaande" zijn.

Bovendien zijn deze faciliteiten in bepaalde buurlanden reeds aanwezig.

Mevrouw de minister, ik zou er de regering en uzelf willen toe aanzetten hiervan een prioriteit te maken.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorstellen van adjunct-directeur Michel Jadot van Thalys International betreffende de spoor/lucht-intermodaliteit te Zaventem" (nr. 623)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les propositions du directeur adjoint de Thalys International, Michel Jadot, sur l'intermodalité des transports aérien et ferroviaire à Zaventem" (n° 623)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag handelt over de vier bijkomende Thalystreinen die onlangs, in nauwe samenwerking met Air France, tussen Brussel en Roissy zijn ingelegd.

Air France kocht daarbij een aantal plaatsen in de Thalys voor het voor- en natransport van zijn cliënteel tussen Brussel en de Franse luchthaven.

In een volgende fase staat ook een volledige integratie van tickets en bagagebehandeling op het programma.

Tijdens een gesprek met het Antwerpse blad "De Lloyd" deelde adjunct-directeur Jadot mee dat hij op middellange termijn mikt op eenzelfde systeem voor de luchthavens van Rotterdam, Zaventem, Keulen, Bonn, Frankfurt en zelfs Luik.

In verband met Zaventem verklaarde dezelfde Jadot dat hij een werkgroep wil oprichten met vertegenwoordigers van BIAC, de NMBS en Thalys International om te onderzoeken of de aanwezigheid van hogesnelheidsstellen in de luchthaven tot de mogelijkheid behoort. Dit nog vóór een verbinding tot stand komt met de nieuwe HST-terminal die is gepland in Schaarbeek en met de lijn 25 Brussel-Antwerpen ter hoogte van Vilvoorde. Het gaat dus opnieuw om een technisch probleem.

Mevrouw de minister, heeft de heer Jadot u hierover geïnformeerd ? Welke strategie houdt de regering in dit dossier aan ? Vindt u bovendien niet dat Sabena een belangrijke betrokken partij dient te zijn ? U weet dat een van de lacunes van Sabena precies de specialisatie in korte vluchten is. Als er bij die korte vluchten bijkomende concurrentie wordt ingebouwd, wordt het voor Sabena nog moeilijker.

Dient de regering geen initiatieven te nemen om te vermijden dat de actieradius van Sabena in de toekomst nog zou verminderen ?

De heer **Jozef Van Eetvelt**

Volgens de prognoses maakt Sabena volgend jaar een moeilijke periode door. Welnu, als de concurrentie op de korte vluchten nog toeneemt, wordt het nog moeilijker.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, j'ai déjà répondu à une partie de la question sur les objectifs à atteindre et la manière d'y parvenir. J'ai bien compris votre volonté d'aller plus loin en encourageant des réalisations concrètes et en traitant la question non négligeable des problèmes budgétaires et techniques. J'ai déjà eu des échanges de vues avec M. Jadot, dans le cadre de l'éventuelle création d'un groupe de travail qui devrait réfléchir aux questions liées à la Sabena et à la nécessité pour elle de maintenir une rentabilité suffisante. Comment développer la complémentarité avec le train en prenant en compte les petites distances TGV et comment, en compensation, développer une stratégie sur la longue distance ? La Sabena va au devant de situations difficiles, d'une part par rapport à Swissair et, d'autre part, par rapport à ses résultats décevants en 1999. Elle doit donc déployer une stratégie permettant la mise au point de conventions intéressantes pour les courtes distances avec Thalys et elle doit également redresser la perte de rentabilité qui la mettrait encore un peu plus en difficulté dans le cadre de ses discussions avec Swissair. En effet, il ne faut pas que le partenaire arrive affaibli dans la discussion qui s'engagera tout prochainement.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik wou er de vice-premier op wijzen hoe belangrijk het is dat Sabena in de komende onderhandelingen met Swissair het hoofd boven water houdt. Ik wil ervoor pleiten dat de werkgroepen hun budgettaire en technische onderzoeken snel afhandelen. U weet, mevrouw de minister, dat bij die onderhandelingen het pakket tewerkstelling zeer belangrijk is. Wanneer Swissair het laken naar zich toe trekt, dreigen er bij Sabena werkplaatsen verloren te gaan. Ik wil u met aandrang vragen deze gesprekken te stimuleren teneinde zo snel mogelijk tot een resultaat te komen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijziging van de verkeerssignalisatie op de E17-A17" (nr. 598)

Question orale de Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la modification de la signalisation routière sur la E17-A17" (n° 598)

Mevrouw **Trees Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op de weg van Parijs naar Gent werd onlangs de verkeerssignalisatie gewijzigd. De weggebruikers worden afgeleid via Tournai/Doornik, wat betekent dat de reizigers die de regio's Kortrijk, Roeselare en Gent willen bereiken een omweg van minstens 12 km moeten maken.

Wie, in omgekeerde richting, de bestemming Rijsel-Parijs kiest, wordt ook met een wijziging geconfronteerd. Al het verkeer, komende vanuit Brugge (A17) en vanuit de richting Antwerpen-Gent (E17), moet via de verkeerswisselaar E17-A17 worden omgeleid naar Doornik, wat opnieuw een omweg betekent van een twaalf kilometer voor hen die Rijsel of Parijs willen bereiken.

Een deel van de autoweg tussen de verkeerswisselaar A17 en E17 wordt hiermee gedegradeerd van een vierkantsweg tot een tweederangsweg. Dit heeft verreikende gevolgen. De weggebruiker kan immers de grenspost Rekkem niet meer voorbij. De provincie West-Vlaanderen en de GOM hebben net daar een groot reconversieproject gepland, dat moet uitgroeien tot een toeristische aantrekkingspool. Vermits er geen signalisatie meer is in die richting, komt de bereikbaarheid sterk in het gedrang.

Bovendien rijden in Rekkem vele vrachtwagens voorbij. De chauffeurs kunnen er een Europees wegvignet kopen. Wanneer dit niet meer kan, dreigen achttien mensen hun werk te verliezen.

Tenslotte staat in Moeskroen een nieuw Phenix-project op stapel. Wij weten niet zeker of dit nieuwe "Limburgse" Phenix-project er ook zal komen, maar alles wijst erop, waardoor de leefbaarheid van de steden Kortrijk, Roeselare, Ieper, Waregem en Menen zal worden aangetast.

Het is zeer merkwaardig voor wie in deze richting rijdt, plots te worden omgeleid, terwijl er geen wegniswerken zijn. Wie de situatie kent, neemt de richting Tourcoing-Roubaix, maar de meesten doen dit niet en volgen de richting Tournai-Gent, denkend dat dit de kortste weg is naar Gent, Brussel en Antwerpen en vice-versa.

Mevrouw de minister, wat is de reden van die omleiding ? Weet men welke gevolgen daaraan verbonden zijn ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw, de oorzaken en de regeling inzake de verkeersomleidingen op de autosnelwegen en het tewerkstellingsbeleid zijn een regionale bevoegdheid, in dit geval van het Vlaams Gewest. U stelt deze vragen beter aan de Vlaamse Regering. Om de redenen te kennen en om te weten waarom de verkeersomleidingen op deze manier zijn georganiseerd, moet u zich wenden tot de Vlaamse Regering, die daarvoor bevoegd is. Ik kan mij daarover moeilijk uitspreken.

Mevrouw **Trees Pieters** (CVP) : Mevrouw de minister, ik heb dat ook beseft. Ik heb op een bepaald moment mijn vraag ingetrokken omdat ik heb geoordeeld dat dit tot de bevoegdheid van de Gewesten behoorde. Maar blijkbaar heeft men dit in de Kamer geagendeerd en ik wou niet nalaten het u toch te signaleren omdat dit dan toch consequenties heeft op het vlak van de tewerkstelling, wat inderdaad een Vlaamse aangelegenheid is. Aangezien aan deze problematiek ook economische gevolgen zijn verbonden, is het federale niveau in deze mede bevoegd. Ik zal mijn vraag in ieder geval bezorgen aan een collega in het Vlaams Parlement.

De **voorzitter** : Mevrouw de minister, ik was tot dezelfde vaststelling gekomen, maar als de Kamer mij die vraag bezorgd, heb ik niet de bevoegdheid om te zeggen dat ze niet mag worden gesteld.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de homologatie van allerlei toestellen die helpen bij de handhaving van de wet betreffende de politie op het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten van deze wet" (nr. 592)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'agrégation d'appareils en tous genres utilisés pour le maintien des lois relatives à la police de la circulation routière et de ses arrêtés d'exécution" (n° 592)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik verontschuldigd mij voor het laattijdig toekomen in de vergadering. Door de eerste sneeuwval ten noorden van Antwerpen ben ik van de ene verkeersopstopping in de andere terechtgekomen.

Mijn vraag gaat over de homologatie van allerlei toestellen die helpen bij de handhaving van de wet betreffende de politie op het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten van deze wet.

Bij de wijziging van deze wet die ter gelegenheid van de legalisering van de onbemande camera's totstandkwam, werd in artikel 62 van de wet betreffende de politie voor het wegverkeer de bepaling opgenomen dat alle automatisch werkende toestellen gehomologeerd moeten worden overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door een in Ministerraad vastgelegd koninklijk besluit.

Uiteraard had de toenmalige regering vooral de camera's op het oog. Maar de vraag rijst of niet alle controletoestellen die de naleving van de wet betreffende de politie voor het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten van de wet helpen controleren, onder deze wetsbepalingen vallen. Ik denk meer bepaald aan controletoestellen zoals curvometers voor het controleren van bromfietsen met opgedreven vermogen, de weegbruggen voor het vaststellen van overschrijdingen van het maximum toegelaten gewicht, de toestellen voor alcoholcontroles. Daarnaast zijn er nog talrijke andere toestellen die dienen tot uitvoering van de technische voertuigenwet van 21 juni 1985, bijvoorbeeld alle toestellen die betrekking hebben op de automobieliinspectie.

Mevrouw de vice-eerste minister, graag kreeg ik een antwoord op de volgende vragen.

Moeten buiten de camera's nog andere controletoestellen die de naleving van de wet betreffende de politie voor het wegverkeer helpen handhaven, voldoen aan de bepaling van artikel 62 van de wet inzake homologatie en moeten de andere toestellen worden beschouwd als automatisch werkende toestellen of niet ?

Welke zijn de juridische gevolgen van het feit dat bepaalde toestellen niet voldoen aan de bepalingen van artikel 62 van de wet inzake homologatie ? Volgens mij zijn er twee mogelijkheden : ofwel hebben zij geen bewijskracht tot bewijs van het tegendeel en kunnen zij enkel dienen als een vrijblijvende inlichting die door de parketten of de politierechtbanken desgewenst kunnen worden genegeerd, ofwel kunnen zij helemaal niet worden gebruikt.

Los van deze vragen, mevrouw de minister, had ik graag vernomen of de berichten moeten worden bevestigd dat toestellen zoals bijvoorbeeld curvometers, niet geijkt kunnen worden bij gebrek aan voorgeschreven normen. Verliezen deze toestellen hun betrouwbaarheid dan niet na verloop van tijd, wat niet van aard is om het vertrouwen van parketten of politierechtbanken te behouden ?

Maakten bepaalde parketten of politierechtbanken reeds problemen omtrent het gebruik van curvometers, weegbruggen en dergelijke ?

Welke conclusies trekt u uit deze toestand, mevrouw de minister ? Zullen zo nodig koninklijke besluiten worden uitgevaardigd voor de andere toestellen ? Meent u niet dat het aangewezen is zulke uitvoeringsbesluiten op te stellen in het belang van de rechtszekerheid en het vertrouwen van het justitieel apparaat ? Zo niet, waarom niet ? Zo ja, wanneer mogen wij deze besluiten verwachten ?

Jos Ansoms

Tot slot, werden de toestellen die worden gebruikt voor de automobielininspectie in het kader van de technische voertuigenwet van 21 juni 1985, bijvoorbeeld voor meting van de CO²-emissies, voor controle van remmen en dergelijke, gehomologeerd? Zo niet, wordt de homologatie ervan in het vooruitzicht gesteld?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten de technische vragen van de heer Ansoms zo volledig mogelijk te beantwoorden.

Ten eerste, alle automatisch werkende toestellen die worden gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet op het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten ervan, moeten worden goedgekeurd of gehomologeerd, overeenkomstig artikel 62 van de verkeerswet en artikel 1 van het uitvoeringsbesluit van 11 oktober 1997.

De toestellen gebruikt voor alcoholcontroles vallen onder het specifiek regime bepaald in artikel 59, paragraaf 4, van de verkeerswet en de twee uitvoeringsbesluiten van 11 februari 1991 inzake de ademtest- en ademanalyse-toestellen.

Ten tweede, de niet-gehomologeerde toestellen mogen worden gebruikt, conform artikel 70 van de verkeerswet. De toestellen die niet werden goedgekeurd of gehomologeerd behouden een waarde van eenvoudige inlichting die door de parketten en de politierechtbank vrij wordt beoordeeld.

Ten derde, er bestaat wel degelijk een wettelijk en gereguleerd kader voor de goedkeuring en de ijking van curvometers. Het koninklijk besluit van 11 oktober 1997 betreffende de goedkeuring en homologatie van de automatisch werkende toestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de politiewet inzake het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten bepaalt het volgende : in artikel 1,2,1 dat de toestellen die rechtstreeks of onrechtstreeks - en dit laatste in het geval van de curvometers - de snelheid van voertuigen meten, zijn onderworpen aan de goedkeuring bedoeld in artikel 2; in artikel 2,5,1 dat voor alle meettoestellen waarvoor geen technische bepalingen bij de besluiten zijn opgenomen, de dienst metrologie, naargelang het geval, ofwel een model goedkeuring van beperkte strekking, ofwel een gebruiksvergunning - dit is het geval voor de curvometers - en een verkoopvergunning kan afleveren in artikel 2,5,2 dat de meettoestellen bedoeld in artikel 2,5,1 voor de verkeerswet als goedgekeurde toestellen worden beschouwd.

Ten vierde, tot op heden heb ik nog geen signalen ontvangen van de parketten of van de politierechtbanken. Ofwel zijn ze onvoldoende ingelicht over deze

toch zeer technische materie, ofwel wordt het meetresultaat op zijn juiste juridische waarde ingeschat of handelen ze tot het tegendeel is bewezen. Voor meer inlichtingen verwijs ik naar de minister van Justitie, die terzake bevoegd is.

Het is uiteraard aangewezen dat de toestellen die metingen verrichten ook betrouwbare en juiste resultaten afleveren. Iedereen heeft daar baat bij. De fabrikanten van curvometers hebben aan de dienst metrologie van het ministerie van Economische Zaken nieuwe modellen aangeboden. Proeven hebben uitgewezen dat de toestellen kunnen voldoen aan de vereisten van het koninklijk besluit van oktober 1997. Bijgevolg kunnen ze een verkoopvergunning krijgen.

De bestaande toestellen die door de leverancier worden omgebouwd overeenkomstig deze nieuwe modellen kunnen een gebruiksvergunning krijgen. Aan deze gebruiksvergunning zijn de gebruiksvoorwaarden om een correct meetresultaat te verkrijgen, gekoppeld. De volgende stap is het opstellen van technische voorschriften voor het onrechtstreeks meten van snelheid die in bijlage zal komen van het voornoemd koninklijk besluit.

Deze technische voorschriften moeten in overleg met de dienst metrologie van het ministerie van Economische Zaken, met de politiediensten en met de gerechtelijke overheden worden ontworpen. Ik kan daar moeilijk termijnen op zetten omdat deze technische voorschriften ook nog zijn onderworpen aan een notificatieprocedure op Europees vlak.

De toestellen die tijdens de autokeuring worden gebruikt zijn gehomologeerd. De meetresultaten van deze toestellen bepalen rechtstreeks of het keuringsbewijs wordt afgeleverd. Deze homologatie past niet in de wet betreffende de politie voor het wegverkeer, maar in de algemene wetgeving in verband met de meettoestellen. De hulptoestellen zijn niet gehomologeerd, omdat de uiteindelijke beoordeling bij de inspecteur ligt.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik hoop dat ik de tekst, die vrij technisch is, krijg.

Het is belangrijk dat we de juiste formulering van het antwoord krijgen, want wat de curvometer betreft, heb ik vorige week een vraag gesteld aan de minister van Binnenlandse Zaken. Hij heeft een ander antwoord gegeven. Het einde van uw antwoord sluit dan weer meer aan bij het zijne. De minister van Binnenlandse Zaken heeft gezegd dat hij de 33 curvometers die ter beschikking staan van de rijkswacht heeft binnen geroepen en het gebruik ervan opgeschort omdat ze niet voldoen aan de voorwaarden. Daarnaast heeft hij gezegd dat ze er niet aan kunnen voldoen, omdat er geen zijn.

Jos Ansoms

Uw antwoord was in het begin positief, namelijk dat de toestellen wel konden gebruikt worden. Aan het einde zei u toch dat dringend een koninklijk besluit moest worden genomen om de technische voorwaarden vast te leggen. Daarna dient de ijking van de curvometers te gebeuren. Er bestaat een verschil van mening tussen de minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de rijks-wacht waarvan hij het antwoord kreeg en het antwoord dat u nu geeft. Vandaar dat het belangrijk is de twee antwoorden naast elkaar te leggen. Ik vrees dat het antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken het juiste is, aangezien u op het einde verwezen hebt naar het koninklijk besluit dat dringend dient te worden opgesteld.

Dit is niet onbelangrijk. Ik verwijs in dat verband naar de historie van de snelheidsmeters. Indertijd werden er op de ring rond Antwerpen onbemande camera's geplaatst voor er daarover een wet was. Ze hebben zes maanden gefunctioneerd. Op een gegeven ogenblik werden echter alle processen-verbaal die op basis van de gegevens van deze camera's waren opgesteld geseponeerd omdat er geen wettelijke basis noch een homologatie voor de toestellen was. Als een parket of een politierechter hierover valt, kunnen alle processen-verbaal die op basis van deze toestellen zijn opgesteld, geseponeerd worden. Het is dan ook van belang dat hierover duidelijkheid komt en dat u hierover overeenstemming bereikt met de minister van Binnenlandse Zaken.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik begrip dat het de bedoeling is te voorkomen dat er processen-verbaal worden geschorst. Daarnaast zegt de heer Ansoms dat het antwoord dat hij van mij heeft gehoord, verschillend is van dat van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik zal dan ook contact opnemen met de heer Duquesne over de situatie in Brussel. Dan kunnen we goede maatregelen nemen in verband met deze toestellen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Hubert Brouns aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverzakking op de lijn Leuven-Tienen op 24 november jongstleden" (nr. 507)

Question orale de M. Hubert Brouns à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'effondrement de la voie ferrée sur la ligne Louvain-Tirlemont ce 24 novembre dernier" (n° 507)

De heer **Hubert Brouns** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik verontschuldig mij omdat ik de agenda enigszins verstoor, evenals voor het feit dat ik in een vorige commissievergadering niet aanwezig was omdat ik weerhouden was in de dioxinecommissie.

Op 24 november jongstleden was er een spoorverzakking op de lijn Leuven-Tienen. Dat gebeurde omstreeks 18.00 uur. De trein moest omwille hiervan erg bruusk stoppen. De reizigers werden geïnformeerd over het feit dat er zich op die plaats een verzakking had voorgedaan. De trein heeft ongeveer een half uur stilgestaan en is dan zeer langzaam over de plaats van onheil gereden. Dat wekte nogal wat commotie bij de reizigers. Zij waren ongerust omdat op die korte tijd weinig herstellingen konden zijn gebeurd. Bijgevolg heeft men mij verzocht u dienaangaande een aantal vragen voor te leggen, temeer omdat het niet de eerste keer is dat een dergelijk voorval zou hebben plaatsgevonden.

Mevrouw de minister, in welke mate zou de veiligheid van de reizigers in het gedrang zijn geweest ? Hoe kan men dergelijke verzakkingen preventief opsporen, zodat men een mogelijke ontsporing kan voorkomen ? Hebt u weet van het feit dat dit soort mankementen veelvuldig voorkomt ? Zijn hierover cijfers bekend ? Welke concrete maatregelen dient de NMBS te nemen om dit soort incidenten te voorkomen ? Is de NMBS technisch en financieel in voldoende mate hierop voorbereid ? Welke is de dieperliggende oorzaak van dergelijke incidenten ? Wordt er door de NMBS wel voldoende geïnvesteerd in veiligheid ? Klopt het dat in het verleden door de spoorwegmaatschappijen meer inspanningen werden geleverd voor preventief onderhoud ? Volgens mijn informatie zou men dit preventief beleid sinds geruime tijd niet meer voeren omwille van besparingsmaatregelen. Verdient het geen aanbeveling om bij de aanpassing van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS, inzake preventief onderhoud omwille van de veiligheid, meer concrete bepalingen op te nemen ? Indien dit zo is, is het voorzien in het nieuwe beheerscontract dat men meer aandacht moet hebben voor preventiebeleid, of het beter onderhouden van de spoorwegen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Brouns, volgens de NMBS is de veiligheid van het spoorverkeer op geen enkel moment in het gedrang gekomen door de spoorverzakking. De oorzaak lag bij werken voor de HST in Verrijk. De werken werden uitgevoerd door een aannemer. Bij deze werken is een deel van een talud afgeschoven op het moment dat een koker onder het spoor werd geperst. Dat is de juiste toedracht van het incident.

Dankzij de snelheidsbeperking tot 60 kilometer per uur en het permanente toezicht door Tucrail en de aannemer kon de aankomende trein ruim op tijd worden gestopt. Na onderzoek door een spoor specialist werd verkeer met

Isabelle Durant

een snelheid van 20 kilometer per uur toegelaten. Er is geen enkele relatie tussen dit voorval en de onderhoudstoestand van het spoor. Dergelijke incidenten blijken zelden te gebeuren. Werken of lange periodes van slecht weer - waarvoor ik noch de NMBS bevoegdheid heb - verhogen het gevaar van instabiliteit van ondergrondse constructies.

U vroeg ook welke maatregelen moeten worden genomen om dergelijke incidenten te voorkomen. Hoewel de reizigers misschien even ongerust zijn geweest, is het duidelijk dat er hier geen ongeval is gebeurd. De veiligheidsmaatregelen bleken dus voldoende. De oorzaak van de verzakking lag bij technische moeilijkheden toen een perstechniek werd gebruikt. Deze techniek heeft wel het voordeel dat het spoorverkeer kan doorgaan. Als men het verkeer stopt, brengt dat natuurlijk andere moeilijkheden mee. De toepassing gebeurt in het algemeen met succes.

Er is zeker geen gebrek aan preventief onderhoud. De kwaliteit van het spoor verbeterde sterk in de laatste 10 jaar. Dat komt door het gebruik van moderne materialen en gemechaniseerd onderhoud. Uiteraard betekent dit niet dat alles perfect is en dat wij geen specifieke aandacht moeten besteden aan de veiligheid. Dit is natuurlijk altijd een prioriteit, ook als er geen gebrek aan preventief onderhoud is.

De verbetering wordt bevestigd door registraties van meetrijtuigen die geregeld de kwaliteit van het spoor controleren. Het is belangrijk te weten dat bij de NMBS het onderhoud in de eerste plaats comfortgebonden is. De comfortnormen liggen ver boven de veiligheids grenzen.

De heer **Hubert Brouns** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft ons gerustgesteld dat het ging om een incident als gevolg van de werken die werden uitgevoerd. Wat de verontrusting wellicht verhoogd heeft, is het feit dat de trein nogal bruusk moest stoppen. Blijkbaar heeft men de waarschuwing niet tijdig kunnen doorgeven. Vooral op basis van het bruusk stoppen is onrust ontstaan. Daarom ook verzocht men mij om deze vraag te stellen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Jos Ansoms** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de specifieke registratie van terreinwagens, de politionele handhaving van het respect voor de verkeersregels vanwege de bestuurders van terreinwagens en de registratie van ongevallen met betrokkenheid van terreinwagens" (nr. 593)

- de heer **Daan Schalck** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de relatieve onveiligheid van terreinwagens" (nr. 616)

Questions orales jointes de :

- M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enregistrement spécial de véhicules tout terrain, le maintien par la police du respect du code de la route par les conducteurs de véhicules tout terrain et l'enregistrement d'accidents dans lesquels des véhicules tout terrain sont impliqués" (n° 593)

- M. **Daan Schalck** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la relative insécurité des véhicules tout terrain" (n° 616)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het Amerikaanse Insurance Institute for Highway Safety, de studiegroep van de Amerikaanse verzekeraars, heeft vastgesteld dat rijden met een 4x4-wagen bijzonder risicovol is.

4x4-wagens zijn tweemaal meer dan gewone wagens betrokken bij dodelijke ongevallen. Er vallen tot driemaal meer doden.

Publicaties van FEBIAC tonen aan dat de terreinwagen in de lift zit. In de eerste helft van 1999 werden reeds evenveel 4x4-wagens verkocht als in heel 1998.

Het besturen van een terreinwagen kan niet worden vergeleken met het besturen van een gewone wagen. Een terreinwagen gaat gemakkelijker uit de bocht en de remafstand is groter. Bij een ongeval lopen vooral de inzittenden van het aangereden voertuig het meest gevaar omdat het koetswerk van de terreinwagen hoger ligt, zonder te spreken van de koevangers vooraan.

De vereniging van ouders van verongelukte kinderen ergert zich mateloos aan terreinwagens met koevangers in het gewone verkeer. Koevangers in het gewone verkeer is compleet zinloos. Een koevanger is overbodig voor een woon-werkverplaatsing of in het woon-schoolverkeer.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik besef dat ik me met de volgende bemerking op glad ijs begeef. Ik vermoed dat een bestuurder van een 4x4-wagen met koevanger zich veiliger voelt en een agressievere rijstijl kan ontwikkelen.

Mevrouw de minister, een pro-actieve aanpak van een probleem dat de kop opsteekt, lijkt me de enig juiste aanpak. Ik wens een aantal vragen te stellen.

Kan de Dienst voor de inschrijving van voertuigen (DIV) exact meedelen hoeveel terreinwagens er in ons land zijn ingeschreven ? Zoniet, moet het DIV niet de opdracht krijgen deze voertuigen in een specifieke categorie onder

Jos Ansoms

te brengen en afzonderlijk in te schrijven ? Zijn er in ons land reeds aanwijzingen dat deze voertuigen verhoudingsgewijs meer zware ongevallen veroorzaken dan andere wagens ? Zo ja, zijn terzake cijfers beschikbaar ?

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, naar aanleiding van het autosalon, volgende maand, schenkt de pers nu reeds veel aandacht aan de 4x4-wagens en de terreinwagens. Blijkbaar zijn de Belgische wegen in zeer slechte staat, gezien de massale aankoop van dergelijke wagens.

Ik zal wat dieper ingaan op het probleem van de koevangers. Er zijn niet alleen de resultaten van het Amerikaans onderzoek, maar ook in Groot-Brittannië verrichte de variant van het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid een onderzoek, niet zozeer naar de 4x4-wagens in se, maar meer specifiek naar de koevangers. Alleen in Groot-Brittannië al zou de plaatsing hiervan leiden tot vijfendertig bijkomende verkeersdoden en driehonderdvijftig gewonden. Een Duits onderzoek zou dit bevestigen.

Eigenlijk stellen de Britse en Duitse onderzoekers de koevangers in het algemeen in vraag en verzoeken om deze op zijn minst in vervormbare kunststof te vervaardigen of ze uit te rusten met beschermstukken.

In 1997 verwees minister Daerden in zijn antwoord op een dergelijke vraag naar een richtlijn terzake die door de Europese Unie zou worden voorbereid. Inmiddels vernamen wij daarover echter niets meer.

Meer bepaald wat de koevangers betreft zou misschien gebruik kunnen worden gemaakt van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 inzake de technische vereisten van het voertuig, waarin het volgende wordt bepaald : "Het carosseriegedeelte vóór de voorruit mag naar voren gericht geen uit technisch oogpunt niet-onmisbaar noodzakelijke of bijkomstige elementen noch sierstukken dragen". Zoals de heer Ansoms reeds zei, gaat het zeker niet om noodzakelijke elementen om zich voort te bewegen in ons verkeer.

Studies en eventuele onderzoeken in dat verband zouden ons misschien elementen kunnen leveren om onmiddellijk te handelen.

Mevrouw de minister, werd in ons land reeds een onderzoek verricht naar de hogere ongevallen- of letselrisico's met dergelijke wagens ? Acht u dergelijke studies noodzakelijk ?

Kan artikel 57, paragraaf 8, 1° van het koninklijk besluit van 1968 reeds niet worden gebruikt om de actie in verband met de koevangers te ondernemen ?

Quid met de evolutie op Europees vlak, waarover minister Daerden het had in 1997 ?

Tot slot, mevrouw de minister, had ik graag vernomen welke maatregelen u eventueel zult nemen om in te spelen op het rijgedrag van de bestuurders van dergelijke wagens ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst een antwoord geven op de vragen in verband met de beschikbare informatie over de huidige toestand.

In de loop van de jaren tachtig werden alle categorieën terreinvoertuigen jammer genoeg opgeheven bij de inschrijvingen van voertuigen, wat ertoe leidde dat sedertdien alle terreinvoertuigen worden geklasseerd als personenwagen, wagen voor dubbel gebruik, bestelwagen, enzovoort. Deze beslissing die in het verleden werd genomen, heeft tot gevolg dat er geen cijfers beschikbaar zijn over het aantal terreinwagens.

Het opnieuw invoeren van een categorie terreinwagens moet worden bestudeerd, teneinde over cijfers te beschikken en om een globale aanpak te kunnen uitwerken.

Over het aantal ongevallen met dergelijke voertuigen bestaan evenmin cijfers, omwille van dezelfde redenen als hierboven uiteengezet. Ik kan mij bijgevolg nog niet uitspreken over het eventueel groter ongevallen- en letselrisico dat dergelijke voertuigen met zich zouden brengen, aangezien ik niet beschik over de nodige elementen terzake.

Ik zal evenwel overleggen met het Nationaal Instituut voor de Statistiek over de mogelijkheid om de categorie terreinwagens in te schrijven op het registratieformulier van verkeersongevallen met doden en gewonden

De cijfers zijn dus nog niet voorhanden, maar ik zal onderzoeken hoe dit kan worden opgelost.

Ik kom nu tot het tweede probleem dat u aankaarte, met name dat van de koevangers. Het aanbrengen van accessoires die gevaar opleveren zijn verboden op basis van twee teksten, die u hebt aangehaald. U hebt de technische reglementering geciteerd die is opgenomen in artikel 57, §8 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Ook artikel 81, §6.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdt een verbodsbepaling in. Alle modellen van voertuigen die in het verkeer worden gebracht moeten voldoen aan de vereisten van het technische reglement. Alle terreinvoertuigen die onderworpen zijn aan de Europese richtlijnen worden echter erkend zonder de aanwezigheid van de koevangers. Ik beschouw ze als een onnodige en gevaarlijke uitrusting, met in de meeste gevallen enkel een decoratieve functie. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan worden gesproken van een noodzakelijk onderdeel van de uitrusting van een voertuig, bijvoorbeeld voor bosbeheer.

Isabelle Durant

Met betrekking tot de technische controle moet worden gewezen op het feit dat koevangers tijdelijk kunnen worden verwijderd. Daarom zijn controles langs de openbare weg meer aangewezen. Dat belet niet dat ik richtlijnen zal geven aan de instellingen voor technische controle, zodat zij bijzondere aandacht kunnen geven aan dit aspect. Mijn diensten hebben in het verleden de problematiek van de koevangers aangekaart bij de Europese Commissie. Het probleem kwam gisteren opnieuw ter sprake op een vergadering.

Samenvattend kan ik zeggen dat de conclusies van het Amerikaanse Insurance Institute for Highway Safety nader bestudeerd zullen worden door het BIVV. Op basis van de aanbevelingen van het BIVV zal ik beslissen of er ook bij ons specifieke maatregelen moeten komen inzake deze voertuigen en deze specifieke chauffeurs. Er moet dus een globale aanpak komen inzake de koevangers. Ook moeten wij cijfermateriaal over ongevallen verzamelen teneinde efficiënt te kunnen handelen en nuttige maatregelen te nemen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat u snel beslissingen zult nemen. Het is in een eerste fase zeker belangrijk te weten hoe groot het probleem is. Aan het DIV moet in elk geval de opdracht worden gegeven om opnieuw een aparte categorie in te voeren. Het is spijtig dat ze in de jaren '80 is verdwenen. Het is ook noodzakelijk dat het NIS bij de ongevallenstatistieken de ongevallen met deze voertuigen registreert.

Ik heb nog een bijkomende vraag. U hebt gezegd dat u de voorkeur geeft aan controles langs de weg, omdat het vrij eenvoudig is om deze koevangers weg te nemen voor de technische controle.

Mijn vraag is wat de gevolgen zullen zijn van een dergelijke politiecontrole op de weg. Kan de politie, bij het opstellen van een proces-verbaal, de strafmaat bepalen? Welke gevolgen zijn er verbonden aan een proces-verbaal? Kan er beslag worden gelegd op de koevangers? Kunt u hierover wat verduidelijking brengen?

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, het voorstel van de minister om opnieuw na te denken over het invoeren van categorieën is een positieve stap. Dit is des te belangrijker, omdat wij aanvoelen dat het hoger aantal slachtoffers vooral bij de andere weggebruikers valt.

De omvang van het voertuig is hiervoor verantwoordelijk, waardoor - en dit maakt het nog erger - de bijkomende doden en gewonden vooral bij de externe en andere weggebruikers vallen. Ik denk niet dat het noodzakelijk is de koevangers, samen met de studie van de nieuwe categorieën, in één pakket te verwerken.

In dit verband heb ik het antwoord van de minister niet volledig begrepen.

Denkt u, mevrouw de minister, aan onmiddellijke actie of zult u de resultaten afwachten van de bespreking met het BIVV, waardoor het project op de lange baan zal worden geschoven. Of overweegt u om op korte termijn een actie te ondernemen tot het oplossen van het probleem rond de koevangers?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, eu égard aux remarques complémentaires faites par les deux membres et à la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'assurer des suivis policiers et une verbalisation de ces fameux "koevangers", je répondrai qu'il convient tout d'abord de s'assurer de l'existence d'une base légale afin de permettre un suivi.

Faut-il attendre pour prendre des mesures par rapport à ce genre d'accessoire? Il me paraît opportun d'identifier l'importance du problème, les dangers réels, de manière à évaluer le nombre de véhicules en cause. Dans l'ignorance de cet élément, il est malaisé de prendre une mesure spécifique. Donc, je préfère avoir une approche rapide mais globale du problème avant de prendre des mesures adéquates, sous peine de rendre superflues les mesures de police prises à l'encontre de l'utilisateur.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Questions orales jointes de :

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction d'une gare de transit à Malines" (n° 600)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction d'une gare de transit à Malines" (n° 611)

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bouw van een overslagstation te Mechelen" (nr. 600)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bouw van een overslagstation te Mechelen" (nr. 611)

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, uit een persbericht dat vorige week in Gazet van Antwerpen verscheen, blijkt dat de NMBS de bouw van een overslagstation aan het Douaneplein in Mechelen zou blokkeren. De NMBS weigert plots haar terreinen ter beschikking te

Jan Mortelmans

stellen aan een bedrijf dat een dergelijk overslagstation zou willen bouwen. Nochtans heeft het betrokken bedrijf een overeenkomst gesloten met de NMBS waarin de spoorwegmaatschappij een dergelijke grondbezetting toestaat.

Ik ben ondertussen in het bezit gekomen van een schrijven uit 1997 van de NMBS waarin zij zegt : "Ons hoger bestuur te Brussel heeft zich principieel akkoord verklaard met de bezetting van een spoorwegterrein met industriële bestemming te Mechelen-Nekkerspoel." Zij hebben een toelating voor een bezetting voor een tijdsduur van 27 jaar.

De voorbereidingen zijn dus een tweetal jaren geleden opgestart. De betrokken zaakvoerder liet zijn oog vallen op een terrein gelegen aan het Douaneplein vlakbij de Nekker. De site is uitgerust met de nodige spoorlijnen en bevindt zich vlak bij de Mechelse ring en de autosnelweg. De NMBS zal deze site enkel gebruiken voor het stallen van verouderde spoorwagens en ander materieel. Het project van deze firma zou gaan om een multimodaal platform waarbij bedrijven die over geen eigen spoor-aansluiting beschikken via vrachtwagens hun goederen zouden aanvoeren die vanaf het overslagstation per spoor naar hun eindbestemming kunnen vertrekken.

Intussen zijn volgens de firma alle vergunningen aangevraagd en deze zijn trouwens ook al in orde. In feite kan dus worden gestart met het inrichten van het terrein als overslagstation. Plotseling, met name op 20 oktober, is er een brief van de NMBS waarin wordt geweigerd deze overeenkomst na te leven. De tekst luidt : "We zien ons verplicht u mee te delen dat onze hogere overheid heeft beslist om de bezettingsovereenkomst niet te ondertekenen. De NMBS wenst voor dit spoorwegterrein geen engagementen aan te gaan, omdat dit de uitbouw van bepaalde commerciële activiteiten van onze maatschappij in deze regio in het gedrang zou kunnen brengen."

Mevrouw de minister, graag vernam ik wat hiermee wordt bedoeld ? Wat is de reden van de gewijzigde houding van de NMBS ? Zouden zulke projecten niet moeten worden aangemoedigd, gelet op het steeds drukker wordende autoverkeer ?

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me in grote mate aan bij de benadering van de heer Mortelmans. Een privé-onderneming sluit een akkoord met de NMBS en die principieel haar toestemming geeft om dat bedrijf de mogelijkheid te geven daar een exploitatie uit te baten. Het bedrijf zet alles in het werk om zichzelf in orde te stellen, doet alle aanvragen om de nodige documenten te verkrijgen en verkrijgt ze ook. Dan moet het vaststellen dat de NMBS twee jaar later weigert zonder specifieke

motivering een verdere uitvoering van dit project blokkeert. Dat project past nochtans in de beleidsvisie van deze regering. Het bevordert het multimodaal goederenvervoer.

Mevrouw de minister, waarom blokkeert de NMBS dit dossier, terwijl er gedurende twee jaar een samenwerking was. Hebt u de mogelijkheid om dit dossier opnieuw te deblokken, gezien uw beleidsvisie naar een multimodaal goederenvervoer waar deze firma een rol in wil spelen ? In welke mate stelt de NMBS de belastingbetaler bloot aan een gerechtelijk dossier en eventueel schadevergoedingen ? Deze firma heeft voor dit project financiële engagementen aangegaan en heeft aangekondigd, hetzij via een minnelijke schikking, hetzij via een gerechtelijke procedure de schade trachten vergoed te zien ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de eerste vraag betreft het al dan niet bestaan van een contract. Afhankelijk hiervan verschillen de gevolgen. Bij de NMBS heeft men mij tot op heden nog niet voldoende informatie verschaft om te kunnen bevestigen of ontkennen dat de NMBS een contract zou hebben afgesloten met het distributiebedrijf waarnaar u verwijst. De NMBS zou wel verschillende contacten hebben gehad met de vermelde onderneming, maar dat is niet abnormaal bij de uitoefening van haar commerciële activiteiten. Dit gebeurt dagelijks met talloze potentiële klanten of mogelijke partners. De NMBS heeft mij de inhoud van deze contacten nog niet meegedeeld en ik kan dus ook niet beoordelen of zij haar houding zou hebben gewijzigd, zoals u stelt. Deze contacten hadden in elk geval geen betrekking op de taken van openbare dienstverlening. Als dit dossier aanleiding zou geven tot gerechtelijke procedures met eventueel een schadevergoeding tot gevolg, zal dit volledig ten laste van de NMBS vallen, ten nadele van haar financiële positie en van haar commerciële activiteiten. De eventuele kosten en schadevergoeding kunnen in geen enkel geval worden betaald uit de middelen die zijn bestemd voor de uitoefening van haar taak van openbare dienstverlening. Het beheer van de terreinen valt in principe onder de bevoegdheid van de NMBS. Die wordt gespecificeerd in artikel 7 van het beheerscontract. Artikel 7 stelt dat de NMBS vrij kan beslissen over het gebruik en de vervreemding van materiële en immateriële vaste activa die niet noodzakelijk zijn voor de uitoefening van haar opdrachten van openbare dienst". Einde citaat. Bij mijn weten vallen de betreffende terreinen onder de toepassing van dit artikel.

U stelt terecht dat het in mijn bedoeling ligt het gecombineerd vervoer te stimuleren. In dit kader is voorzien in overleg met de NMBS om na te gaan welke maatregelen wenselijk zijn en op welke wijze de 10,6 miljoen frank best zouden kunnen worden besteed. Momenteel wacht

Isabelle Durant

mijn administratie de voorstellen van de NMBS af. Bovendien sluit ik niet uit dat er meer middelen toegekend zullen worden voor de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, als dit nodig mocht zijn.

In de jongste discussie die ik heb gehad met verschillende kaders van de NMBS waaronder de administratie van vervoer, werd gesteld dat het natuurlijk een kwestie van budget is, maar ook van ambities om dit gecombineerd vervoer te promoten. Dit is niet alleen een budgettaire kwestie, maar de 10,6 miljoen frank moeten wel zo goed mogelijk worden gebruikt om dit transport te stimuleren.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, ik vind het eigenaardig dat de bevoegde minister niet over de informatie beschik waarover ik wel beschik. Ik zal haar straks kopies overhandigen van het contract en de briefwisseling tussen de NMBS en de betrokken firma.

Mevrouw de minister, u had het over de 10 miljoen. Ik betreur het dat u een amendement van het Vlaams Blok, dat tot doel had dit bedrag op te trekken tot 50 miljoen, heeft verworpen. Firma's die een steentje willen bijdragen in het mobiliteitsdebat moeten alle kansen krijgen. Men kan in dit geval moeilijk spreken van een lange-termijnvisie bij de NMBS, aangezien ze terugkomt op een beslissing die ze twee jaar geleden heeft genomen. Ik hoop dat u nogmaals met de NMBS contact opneemt teneinde dergelijke voorvallen in de toekomst te vermijden.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik moet mij in grote mate aansluiten bij de vorige spreker. Het is verbazend dat de NMBS de voogdijminister geen informatie kan verstrekken over een al bij al eenvoudig dossier. Er moet toch ergens een map bestaan met dit dossier, dat moet worden gekopieerd en aan de minister bezorgd. Het feit dat de heer Mortelmans over meer informatie beschikt dan de minister, zegt niet alleen iets over de capaciteiten van de heer Mortelmans, maar ook over de openheid en de transparantie die de NMBS er zelfs ten overstaan van de voogdijminister op nahoudt.

De NMBS geeft de garantie dat een eventuele schadevergoeding niet zal worden gefinancierd door middelen die voor de openbare dienstverlening zijn bestemd. Dan komen we bij hetzelfde verhaal als bij het ABX-dossier. Daar gaat het om 30 miljard, waarvan niemand weet waar ze vandaan komt.

Mevrouw de minister, ik weet dat u duidelijkheid verlangt en eist. Zolang de financieringstabellen en de gescheiden boekhouding niet gekend gaat het om beloften die op geen enkele wijze kunnen worden gerealiseerd. Ik neem aan dat u net als ikzelf twijfels heb over hoe deze beloften kunnen worden hard gemaakt.

De regering promoot het gecombineerd vervoer door erop te hameren dat er meer moet worden geïnvesteerd en dat het een beleidspunt moet worden. Dan ontstaat de situatie waarbij een privé-bedrijf bereid is een initiatief te nemen op een site die zeer goed gelegen is in de buurt van de draaipoort Muizen waar ook aan gecombineerd vervoer wordt gedaan. Het zou één grote site kunnen worden. De infrastructuur is aanwezig, er moeten dus geen zware investeringen worden gedaan. De betrokken firma bereidt zich reeds twee jaar voor en stelt zich met alle wettelijke verplichtingen in orde. Het is dan ook betreurenswaardig dat een regionale of nationale directie van de NMBS het hele project uitsluit. De reden is voor mij duidelijk : niet veraf is een ABX-vestiging gelegen. Blijkbaar moeten de expansiemogelijkheden van de internationale firma die een prominente plaats inneemt in de toekomstdromen van de heer Schouppe worden gevrijwaard. Ik vrees dat dit op de achtergrond meespeelt.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De **voorzitter** : Op de agenda staan nog twee samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jos Ansoms en Luc Sevenhans over de IJzeren Rijn en het Europees bilateraal overleg.

Op de agenda staat ook een mededeling van de vice-eerste minister en minister van mobiliteit over de jongste Europese transportraad. Ik vraag de vice-eerste minister in haar uiteenzetting aandacht te besteden aan het onderwerp van deze vragen.

Kunnen de vraagstellers er in dat geval mee instemmen hun vraag niet te stellen. Zij kunnen dan na de mededeling bijkomende informatie vragen. *(Instemming)*

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.30 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 11.30 heures.*