



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTEGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

18-10-2000

18-10-2000

10:00 uur

10:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Samengevoegde mondelinge vragen van 1
 - de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 'de HSL-aansluiting van de luchthaven van
 Zaventem' (nr. 2394)
 - de heer Filip De Man aan de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de
 spoorwegverbinding Zaventem-Antwerpen'
 (nr. 2446)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels 3
 aan de vice-eerste minister en minister van
 Mobiliteit en Vervoer over "de trekhaak" (nr. 2433)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels 5
 aan de vice-eerste minister en minister van
 Mobiliteit en Vervoer over "de pendelparking te
 Leuven" (nr. 2434)

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

Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan 5
 de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer over "de weekendtreinen en P-treinen
 op lijn 52"

Sprekers: **Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan 6
 de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr.
 2444)

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan 8
 de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer over "de eventuele schrapping van
 een aantal rechtstreekse treinen tussen Gent en
 de luchthaven van Zaventem" (nr 2445).

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

Mondelinge vraag van mevr. Anne-Mie 9
 Descheemaeker aan de vice-eerste minister en
 minister van Mobiliteit en Vervoer over "het
 vliegveld van Wevelgem" (nr. 2463)

SOMMAIRE

Questions orales jointes de 1
 - M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la
 liaison TGV à l'aéroport de Bruxelles-National'
 (n° 2394)
 - M. Filip De Man à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la
 liaison ferroviaire entre Bruxelles-National et
 Anvers' (n° 2446)

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

Question orale de Mme Kristien Grauwels à la 3
 vice-première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports sur "l'attache-remorque" (n° 2433)

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

Question orale de Mme Kristien Grauwels à la 5
 vice-première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports sur "le parking pour navetteurs à
 Louvain" (n° 2434)

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

Question orale de M. Joos Wauters à la vice- 6
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "les trains P et du week-end sur la
 ligne 52"

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

Question orale de M. Daan Schalck à la vice- 6
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "les plans de transports
 d'entreprise" (n° 2444)

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

Question orale de M. Daan Schalck à la vice- 8
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "la suppression éventuelle d'un
 certain nombre de trains directs entre Gand et
 Bruxelles-National" (n° 2445).

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

(Question orale de Mme Anne-Mie 9
 Descheemaeker à la vice-première ministre et
 ministre de la Mobilité et des Transports sur
 "l'aérodrome de Wevelgem" (n° 2463)

Sprekers: , **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Anne-Mie Descheemaeker**

Orateurs: , **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Anne-Mie Descheemaeker**

Samengevoegde mondelinge vragen van 10
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste 10
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de achteruitkijkspiegels bij vrachtwagens" (nr
 2480)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister 10
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de
 zogeheten "dobli-spiegels" voor vrachtwagens om
 de dode hoek uit te schakelen" (nr 2487)
 - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste 10
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de zogeheten "dobli-spiegels""(nr 2494)
 - de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste 10
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de zogeheten "dobli-spiegels"" (nr 2507)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van
 VU&ID-fractie, **Jos Ansoms**, **Lode Vanoost**,
Hugo Philtjens, **Isabelle Durant**, vice-eerste
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
De voorzitter

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms tot de 14
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "werkgevers die zich verzekeren om
 de verkeersboetes van hun werknemers te
 betalen" (nr 2495).

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

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den 16
 Eynde aan de vice-eerste minister en minister van
 Mobiliteit en Vervoer over "de snel stijgende
 criminaliteit in de spoorwegstations" (nr 2454).

Sprekers: **De voorzitter**, **Isabelle Durant**,
 vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer, **Francis Van den Eynde**

Questions orales jointes de 10
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre 10
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur
 « les rétroviseurs installés sur les camions » (n°
 2480)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et 10
 ministre de la Mobilité et des Transports sur « les
 rétroviseurs dits «anti-angle mort» installés sur les
 camions » (n° 2487)
 - M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et 10
 ministre de la Mobilité et des Transports sur « les
 rétroviseurs dits « anti-angle mort » » (n° 2494)
 - M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et 10
 ministre de la Mobilité et des Transports sur « les
 rétroviseurs dits « anti-angle mort » pour
 camions » (n° 2507)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du
 groupe VU&ID, **Jos Ansoms**, **Lode Vanoost**,
Hugo Philtjens, **Isabelle Durant**, vice-
 première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports, **Le président**

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice- 14
 première ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "les patrons qui prennent une
 assurance destinée à couvrir les amendes
 encourues par leurs employés" (n° 2495).

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

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la 16
 vice-première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports sur "le développement rapide de
 la criminalité dans les gares" (n° 2454).

Orateurs: **Le président**, **Isabelle Durant**,
 vice-première ministre et ministre de la
 Mobilité et des Transports, **Francis Van den
 Eynde**

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 OKTOBER 2000

10:00 uur

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

du

MERCREDI 18 OCTOBRE 2000

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.12 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de HSL-aansluiting van de luchthaven van Zaventem' (nr. 2394)

- de heer Filip De Man aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de spoorwegverbinding Zaventem-Antwerpen' (nr. 2446)

01 **Questions orales jointes de**
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la liaison TGV à l'aéroport de Bruxelles-National' (n° 2394)
- M. Filip De Man à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la liaison ferroviaire entre Bruxelles-National et Anvers' (n° 2446)

01.01 **Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):**
Mevrouw de minister, het is niet de eerste keer dat u in deze commissie ondervraagd wordt over deze problematiek. Op het einde van het vorige werkjaar, op 5 juli, is daarover nog een debatje gevoerd. Daar heeft u de grootst mogelijke onduidelijkheid laten bestaan over de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op de HST, en op de wijze waarop die aansluiting moet gebeuren. Intussen is er op 26 juli in de kranten een bericht verschenen over een onderzoek van de NMBS zelf. Dat onderzoek sluit de aansluiting van Zaventem op de HST niet uit, integendeel voor mogelijk houdt, maar dan wel voor de verre toekomst.

Technisch kan alles perfect, zegt men, maar het is blijkbaar financieel niet haalbaar om dat op korte termijn te doen. Men heeft het surrealistische jaar 2008 voor ogen voor de aansluiting van Zaventem op de HST. In politieke termen is dat vandaag de dag, wetende dat de economie bliksemsnel reageert op verkeers- en infrastructuursituaties, een eeuwigheid. Het jaar 2008 kan dan nog 2010, 2011 worden, want het kan in elk geval niet voor 2008. Als men het dan nog moet opnemen in een tienjarenplan, zitten we al in 2011. Dat zou betekenen dat de concurrentiepositie van Zaventem ten opzichte van de naburige luchthavens - ik denk aan Schiphol en Charles de Gaulle - zware schade toegebracht wordt. Het is duidelijk dat die luchthavens heel snel een groot deel van de koek van het inter-Europese luchtverkeer tot zich zullen nemen, met alle gevolgen van dien voor de tewerkstelling en dergelijke meer in Zaventem.

Ik vrees dat, als we zo lang zullen wachten, we hopeloos achter het net zullen vissen en dat we de zaak veel te lang zullen uitgesteld hebben.

Bovendien - en dat is toch wel een nieuwe situatie - zijn er financieel nieuwe perspectieven aangeboden, onder meer door de eerste minister in zijn nota die gisteren in de Kamer werd voorgesteld. Vrij nieuw is ook dat - het was al bekend op 5 juli, maar uw onduidelijk antwoord zou toch wel wat verhelderd kunnen worden - de Brusselse Hoofdstedelijke Raad in een studie heeft gezegd dat het HST-station het best niet in Schaarbeek zou komen.

Mevrouw de minister, ik heb over heel die problematiek dan ook een aantal concrete vragen.

Ten eerste, is het in die omstandigheden, na de stellingname van de Brusselse Hoofdstedelijk Raad, niet wenselijk dat het nieuwe HST-station in Zaventem zou komen, en is het niet wenselijk dat daar duidelijkheid over komt? Anders gezegd, als het nieuwe station in Schaarbeek komt, denkt u niet dat het te geringe aantal stopplaatsen van de HST in Zaventem ervoor zal zorgen dat de aantrekkelijkheid van de HST-verbinding voor de luchtvaartpassagiers vermindert?

Ten tweede, zou het niet beter zijn dat de HST rechtstreeks verbonden wordt met Zaventem, in plaats van via een people mover?

Ten derde, wat zijn de ruimtelijke implicaties van de inplanting van een nieuw HST-station? Heeft men daar zeer veel nieuwe ruimte voor nodig of kan dat voor een groot deel ondergronds, zodat de ruimteproblemen in Zaventem worden ondervangen?

Ten vierde, wat zult u ondernemen om de luchthaven zo snel mogelijk te verbinden met de HST en niet te wachten tot 2008, met alle gevolgen van dien voor de concurrentiepositie van Zaventem? Met andere woorden, deelt u de analyse van de Vlaamse Regering dat 2008 veel te laat is om die verbinding tot stand te brengen met het HST-net?

01.02 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de lente is er heel wat commotie geweest over de spoorwegverbinding Antwerpen-Zaventem. Daarover werden in de Kamer een zestal uiteenzettingen gehouden. In Vilvoorde verbaasde men zich over een van de denkplaatjes, met name de denkplaatje dat de spoorontsluiting via het grondgebied van Peutie zou lopen, een deelgemeente van Vilvoorde. Als men de tekeningen mag geloven zou de spoorweg dwars door het dorp Peutie lopen. U hebt zelf reeds gezegd dat dit voor u niet kan.

Op 15 juni 2000 hebt u ook gezegd dat hoe dan ook geen enkele beslissing kan worden genomen zonder een diepgaande studie over meer mogelijkheden en variante tracés. U zei dat tegen 1 oktober 2000 de NMBS bij u verslag zou uitbrengen over de contacten tussen de NMBS en de gewesten en over de resultaten van die contacten en besprekingen. Hebt u dat verslag inderdaad ontvangen? Welke opties wensen de Spoorwegen te handhaven? Er waren volgens mij een zestal opties. Welke opties blijven realistisch en welke zijn afgeschreven?

Mevrouw de minister, kunt u ons uw planning voor de komende jaren schetsen? Deze zaak kan wel vier tot zes jaar aanslepen, maar uiteindelijk zal ze gerealiseerd moeten worden gezien de uitbreiding van Zaventem. Graag vernam ik uw mening over de planning die moet worden aangehouden.

01.03 Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, de problematiek van een nieuw HST-station in de luchthaven Brussel-Nationaal staat los van een eventuele HST-terminal. Dergelijke terminal kan niet in de luchthaven worden uitgebouwd en wel om diverse technische redenen. Een gewoon station daarentegen is wel mogelijk, wenselijk zelfs. Een ontwikkeling van het reeds bestaande station is reeds gepland. Daaraan wordt de realisatie van de Diabolo verbonden, de dubbele verbinding tussen de luchthaven en de lijnen Luik en Antwerpen, inclusief een lus in de richting van Brussel. Zo wordt de luchthaven verbonden met het hele NMBS-net, zowel op het niveau van de HST als op het niveau van de Intercity- en GEN-treinen.

In de huidige situatie is het station in de luchthaven een kopstation, met beperkte mogelijkheden voor de ontvangst van treinen. Door die beperkte capaciteit wordt het ontvangen van de HST uitgesloten. Met de geplande projecten kunnen in de toekomst een aantal HST-treinen wel in de luchthaven stoppen.

Het bouwen van een ondergrondse terminal onder de luchthaven is technisch en financieel utopisch. Het biedt zelfs geen oplossingen zonder bijkomende performante feederlijnen naar de rest van het spoorwegnet. Een gewoon station, dat ook HST-treinen kan ontvangen, is wel mogelijk. En dat is zo gepland.

Over het doortrekken van de huidige lijn tussen de luchthaven en Antwerpen is een principiële beslissing genomen. Daardoor zou het luchthavenstation niet langer een doodlopend station zijn. Eens die verbinding wordt gerealiseerd, zal de capaciteit aanzienlijk verhogen. Dit zal ten vroegste in 2008 het geval kunnen zijn. Vanaf dat moment behoort een directe en frequente bediening door de HST echter tot de mogelijkheden. Op korte termijn zijn de mogelijkheden beperkt. Wel is de luchthaven nu reeds drie tot vier keer per uur verbonden met de HST-terminal in het Brusselse Zuidstation, en bovendien is er elk uur een verbinding met Gent, De Panne, Bergen, en de vele stations ertussen. Bovendien zullen volgens de gisteren genomen beslissing van de regering de volgende prioriteiten

worden opgenomen in het tienjarig investeringsplan: de volledige dubbele aansluiting van de luchthaven en de tweede Brusselse multimodale terminal. Daarvoor zal in 2001 een globale studie uitgevoerd worden. Over de installatie zal in 2002 beslist worden na afloop van de studie. Een derde eis is een dienst van HST-treinen die enkele malen per dag tot aan de luchthaven gaan.

De andere vraag van de heer De Man betreft de spoorwegontsluiting tussen Antwerpen en Zaventem. Het principe van een verbinding tussen de luchthaven en de lijn Brussel-Antwerpen is door de regering goedgekeurd. De beste formule op vlak van mobiliteit en milieueffecten moet nog gevonden worden. Wij hebben hier al over de verschillende tracés gepraat. Daarom wordt de problematiek van de verbinding Zaventem-Antwerpen verder onderzocht. Derhalve is het nu nog niet mogelijk om concrete vooruitzichten te geven.

01.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, de minister bevestigt dat 2008 een perspectief is en dat de verbinding van de HST met Zaventem er zeker niet eerder zal komen. Ik vrees dat het kalf dan verdronken zal zijn. De andere luchthavens die dan al een snelle verbinding hebben of nu al verbonden zijn met de HST zullen veel trafiek van onze luchthaven naar zich toe getrokken hebben. Ik vrees dat 2008 veel te laat is. Er zou een oplossing gezocht moeten worden. Blijkbaar zijn er andere prioriteiten. We zullen er de volgende maanden nog vaak moeten over discussiëren.

De minister zegt ook dat een tweede terminal in Zaventem niet haalbaar is om financiële en technische redenen. Blijkbaar is een tweede Brusselse terminal wel mogelijk. U hebt niet gezegd waar dat precies zou zijn, mevrouw de minister. Ik vermoed dat het in Schaarbeek is. Misschien weet u er nu al iets meer over, vermits u zelf in Schaarbeek gaan wonen bent naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen. U moet toch eens uitleggen waarom het in Schaarbeek financieel en technisch wel haalbaar is en in Zaventem niet. Ik denk dat hier een ernstige vergelijkende studie zal moeten uitgevoerd worden en dat is op dit moment nog niet gebeurd. U bent ook geconfronteerd met standpunten van het Brussels Gewest, dat in nota's heeft aangetoond dat een HST-terminal in Schaarbeek niet wenselijk is. Ik denk dat het debat nog niet gesloten is en dat u minstens zal moeten uitleggen waarom u voor Schaarbeek

kies en niet voor Zaventem. Als dat om communautaire redenen is, vind ik dat de argumentatie zeer zwak is. Als men om communautaire redenen Schaarbeek wil verbinden en Zaventem niet, dan denk ik dat men op het verkeerde spoor zit.

01.05 Filip De Man (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, u zegt dat er nog diverse onderzoeken en een milieueffectrapport nodig zijn. U weet niet welk tracé het zal worden en u kan vandaag geen keuze maken. Ik heb u echter gevraagd naar het verslag van de NMBS. U hebt daar niet op geantwoord. U hebt voor de zomer beloofd dat er een verslag van de NMBS zou komen en dat er met de gewesten – het Vlaams Gewest in concreto – zou gesproken worden. Nu beweert u van niets te weten en geen rapport gekregen te hebben. Ik betreur dat ten zeerste, mevrouw de minister. Als u belooft dat er op 1 oktober een verslag is, dan moet u half oktober toch kunnen zeggen of er een verslag geweest is.

01.06 Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, er zijn geen nieuwe elementen en ik kan dus niets anders zeggen dan de vorige keer.

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

De **voorzitter**: De mondelinge vraag nr. 2404 van de heer Karel Van Hoorebeke wordt naar een latere datum verschoven.

02 Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de trekhaak" (nr. 2433)

02 Question orale de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'attache-remorque" (n° 2433)

02.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, steeds meer mensen hebben het fietsen ontdekt als een gezonde en aangename vrijetijdsbesteding. Heel wat fietsers nemen de fiets mee achter op de auto. Ik wil het daar even over hebben.

Om een dergelijke fietsenhouder achteraan de auto te kunnen plaatsen, moet er een trekhaak worden gemonteerd. Bovendien moet elk jaar naar de keuring worden gegaan waarbij – ook

voor nieuwe wagens - voor een volledige keuring moet worden betaald. Op de keuring van de trekhaak wordt dan vermeld: "Trekken van een aanhangwagen", hoewel er in feite enkel fietsen worden gedragen.

Mevrouw de minister, kan er bij de autokeuring geen onderscheid worden gemaakt tussen het keuren van een trekhaak die ertoe dient een aanhangwagen te trekken en een trekhaak die alleen bestemd is om fietsen te dragen? Op die manier kan de vergoeding voor een volledige autokeuring en de voorwaarden van die keuring worden aangepast.

02.02 Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, door de bepalingen die zijn opgenomen in een wijzigingsbesluit dat door mijn voorganger tijdens de vorige legislatuur werd genomen, met name het koninklijk besluit van 15 december 1998 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan onder andere auto's en aanhangwagens moeten voldoen, zijn vanaf 1 januari 1999 personenwagens, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, die worden aangewend voor het slepen of uitgerust zijn met een koppeling voor het slepen van een aanhangwagen, voor de eerste inverkeerstelling in België of de datum van opneming van inverkeerstelling in België en vervolgens om het jaar, onderworpen aan een volledige keuring waarvoor dan ook het overeenstemmende bedrag van 980 Belgische frank moet worden betaald.

In de huidige reglementering volstaat het dus dat het voertuig uitgerust is met een trekhaak om onderworpen te zijn aan voornoemde keuring, ongeacht de bestemming: het trekken van een aanhangwagen ongeacht de maximaal toegelaten massa ervan, of het bevestigen van een inrichting die bestemd is om fietsen te dragen of beide. Uit de historiek van het dossier blijkt dat mijn voorgangers op vervoer en verkeersveiligheid in de vorige legislatuur een poging hebben gedaan om die bepaling maatschappelijk en vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid tot hun juiste proportie te herleiden en te verfijnen. Deze poging is blijkbaar gestrand op het feit dat in het raam van de gevoerde betrokkenheidsprocedure met de Gewesten de formele goedkeuring door de Vlaamse regering en de Waalse regering, nooit is toegekomen op de technische directie die het dossier in beheer heeft. Het ontwerp van wijzigingsbesluit werd dan ook nooit voor ondertekening door de bevoegde minister en staatssecretaris uit de vorige legislatuur aan de

Koning voorgelegd.

Bij de nieuwe regeringsvorming heeft de dienst van de administratie die het dossier in beheer heeft de wijzigingsbepalingen geïntegreerd in een nieuw ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het technisch reglement. Dit nieuwe ontwerp houdende een aantal wijzigingen van de technische reglementering heeft mij nog niet bereikt. Met dit nieuwe ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit houdende technische eisen van 1968 moet daarenboven de volledige betrokkenheids- en adviesprocedure worden gevolgd zoals ze is vastgelegd voor de verkeersreglementering.

Enige tijd geleden heeft de technische directie op vraag van mijn kabinet het oorspronkelijke dossier opnieuw voorgelegd. Het ontwerp van wijziging dat in de loop van de maand juli laatstleden reeds voor betrokkenheid werd overgezonden aan de drie Gewesten maakt qua keuring een onderscheid tussen enerzijds voertuigen bedoeld om een aanhangwagen met een massa van meer dan 750 kg te trekken en anderzijds wagens voorzien van een trekhaak die geen dergelijke aanhangwagens slepen, dus voor het slepen van een aanhangwagen met een massa van minder dan 750 kg en/of voor het bevestigen van een draagrek voor fietsen. Dit laatste bracht u onder de aandacht, mevrouw.

In de eerstgenoemde situatie blijft het voertuig zoals heden onderworpen aan een volledige keuring vanaf de eerste inverkeerstelling of de herinverkeerstelling en vervolgens dient dit jaarlijks te worden herhaald. De kostprijs daarvan bedraagt 980 frank. In het tweede geval moet het voertuig met trekhaak voor de inverkeerstelling worden aangeboden enkel voor de keuring van de koppelingsinrichting. Vervolgens moet dit worden herhaald vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is. De kostprijs daarvan bedraagt 350 frank. Mijn diensten onderzoeken ondertussen na overleg met de gewestregeringen hoe deze bepalingen juridisch het vlugst in werking kunnen treden, met respect voor de wetgeving terzake. Wij mogen niet het risico lopen dat het besluit tot wijziging zou leiden tot een mogelijke procedure van nietigverklaring.

Als besluit kan ik stellen dat in de toekomstige regelgeving inzake keuring een onderscheid wordt gemaakt, afhankelijk van het gebruik dat van de trekhaak wordt gemaakt. Hierbij wordt ook de maatschappelijke doelstelling verwezenlijkt, namelijk het herleiden van de huidige bepaling tot

haar juiste omvang, ook inzake verkeersveiligheid.

02.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik ben tevreden met het uitgebreide antwoord. Toch zou ik graag de nota's daarover willen inkijken.

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

03 Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de pendelparking te Leuven" (nr. 2434)

03 Question orale de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le parking pour navetteurs à Louvain" (n° 2434)

03.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wens u een vraag te stellen over de situatie in Leuven, waar de NMBS in een pendelparking voor 2500 voertuigen voorziet. De betrokken partners keurden het project goed, onder wie de NMBS. Doch, de verkeerskundigen die het mobiliteitsplan voor Leuven opstellen, stellen om verschillende redenen een aantal vragen omtrent dit project.

De aanleg van een grote pendelparking moet passen in een mobiliteitsplan voor de stad Leuven. Dat plan is echter nog in opmaak. De deskundigen stellen al wel vast dat de realisatie van een regionale pendelparking geen meerwaarde inhoudt en zelfs voor overlast kan zorgen. Nu al zijn er op de A2 en de A40 dagelijks files. De aanleg van een pendelparking in een zeer dichtbevolkte omgeving zal nog meer autoverkeer aantrekken. Zij pleiten eerder voor parkeerruimtes bij de kleinere stations waar pendelaars dicht bij huis de trein kunnen nemen.

Op de plaats waar de pendelparking moet komen staat nu de NMBS-museumbewaarplaats met waardevol historisch materiaal, zoals de operationele waterzuil, de draaischijf, de unieke wieldraaier en het atelier met onderhoudstoestellen. Er is ook een locomotiefloods met stoomlocomotieven.

Mevrouw de minister, steunt u de pendelparking die door de NMBS werd goedgekeurd, zonder evenwel het mobiliteitsplan voor Leuven af te wachten? Mijn oorspronkelijke vraag was of de NMBS haar akkoord had gegeven, wat ondertussen is gebeurd. Welk standpunt neemt u terzake in? Bent u van mening dat de

autogebruikers die op de trein willen overstappen dat zo dicht mogelijk bij huis moeten kunnen doen, in plaats van dat autoverkeer naar een dichtbevolkte buurt als Leuven aan te zuigen?

Wat is het lot van de museumbewaarplaats van de NMBS? Daar de pendelparking op precies dezelfde plaats als de museumbewaarplaats is ingeplant, rijst de vraag of de museumbewaarplaats in de stationsomgeving kan worden behouden.

03.02 Minister Isabelle Durant : Mevrouw Grauwels, de aanleg van de pendelparking wordt op dit moment in het kader van het algemeen mobiliteitsplan van Leuven bestudeerd. Dit plan is nog niet goedgekeurd. De goedkeuring van de pendelparking moet aan het mobiliteitsplan van Leuven worden verbonden en moet erop worden afgestemd. Daar de haalbaarheidsstudie van de pendelparking nog moet worden uitgevoerd, heeft de NMBS haar officieel akkoord nog niet gegeven.

Als minister heb ik geen rechtstreekse bevoegdheid in de goedkeuring van een bepaalde parking van de NMBS. Wel moet ik het investeringsplan van de NMBS goedkeuren. Dit plan moet op het mobiliteitsbeleid van de regering worden afgestemd. Een punt van dit beleid gaat over de complementariteit tussen de transportmodi. Zo moet de aanleg van een kleine transitparking met de GEN-treinen verbonden zijn. Dat is één element. De aanleg van reusachtige parkings in stedelijke IC-IR-stations past inderdaad niet in een milieuefficiënt beleid.

In afwachting van de eventuele opening van een nationaal spoorwegmuseum werden verscheidene locomotieven en rijtuigen voor restauratie naar Leuven overgebracht. Over de oprichting en de vestiging van een nationaal spoorwegmuseum werden nog geen beslissingen genomen. De problematiek is vrij complex gezien het aanzienlijk aantal betrokken instanties: de NMBS, de gemeente en de regio. Er werden dus nog geen definitieve beslissingen genomen, ook niet over de pendelparking, een probleem dat aan het probleem van het museum is gekoppeld.

Ik zal de directie een meer milieuefficiënt beleid aanraden, maar niet alleen ik draag de bevoegdheid om dit dossier definitief te behandelen.

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

04 Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de weekendtreinen en P-treinen op lijn 52"

04 Question orale de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains P et du week-end sur la ligne 52"

04.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, we hebben u op 2 oktober in Puurs bij de heropening van de halte Ruisbroek-Sauvegarde gemist. Voor de groenen was dit een leuke gebeurtenis waar u uw steentje toe bijgedragen hebt. Ik weet dat u op dat ogenblik in Luxemburg was voor een bijeenkomst van de Europese ministers. We hebben in Puurs écht feest gevierd omdat het voor de groenen een keerpunt is dat afgeschafte haltes worden heropend. Het verheugt ons dat dit keerpunt door een groene minister wordt gerealiseerd. De lijn 52 en de doortrekking naar Puurs is een succesnummer geworden. Men heeft beloofd deze doortrekking eerst te realiseren op weekdagen en als het een succes blijkt te zijn ook tijdens de weekends treinen te laten rijden tot Puurs om de commerciële en culturele activiteiten te stimuleren.

Mevrouw de minister, wanneer en met welke frequentie worden deze weekendtreinen gepland die door uw voorganger, uzelf en de NMBS-directie beloofd waren?

Een ander punt dat ik steeds heb aangekaart waren de P-treinen. De NMBS heeft het plan gekoesterd om op woensdagnamiddag een scholierentrein in te zetten omdat heel wat leerlingen vanuit de Rupelstreek en Antwerpen naar Klein-Brabant en vice versa reizen. Als ik goed ben ingelicht heeft de NV Zeekanaal, de grote boeman in de streek, dit tegengehouden.

Mevrouw de minister, ik dring erop aan enerzijds een dergelijke scholierentrein en, anderzijds bijkomende P-treinen in de ochtend- en avondspits in te zetten. Ten slotte diep ik de oude eis van de jaren '80 op inzake de doortrekking van de lijn naar Dendermonde. Op dit ogenblik is er geen fatsoenlijke verbinding vanuit de Denderstreek naar Antwerpen. Voor de mobiliteit zou de doortrekking een grote meerwaarde kunnen zijn. Ik weet dat een studie terzake wordt gemaakt. Wat is de stand van zaken? Zijn er reeds resultaten bekend? Wat bent u van plan ermee te doen?

04.02 Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, ten eerste stel ik vast dat door de werken die tijdelijk de capaciteit van Antwerpen Centraal beperken, ook de mogelijkheden om op korte termijn de omgeving beter te ontsluiten met treinverbindingen, enigszins gelimiteerd zijn. Momenteel wordt er geen reizigersdienst tijdens het weekend gepland. In het spoorplan voor de voorstadtreinen zullen echter een aantal dienstnormen worden vastgelegd, met name een dagelijkse bediening, ook 's avonds. Het huidige aanbod voldoet aan de bestaande vraag, zodat er niet onmiddellijk bijkomende P-treinen zullen worden ingelegd. De als gevolg van de nieuwe verbinding stijgende vraag zal worden beantwoord met een aanpassing van het aanbod.

Ten tweede, de studie in verband met het doortrekken van de lijn nummer 52 naar Dendermonde is nog niet afgerond. Het interne NMBS-rapport zal tegen het eind van het jaar klaar zijn.

Deze elementen zijn niet nieuw. Ik ken de verwachtingen van de heer Wauters in verband met dit dossier. Een eerste stap is nu gedaan en ik hoop dat we binnenkort een tweede fase kunnen ingaan, ondanks de capaciteitsmoeilijkheden van Antwerpen Centraal, die ik zo-even heb geschetst.

04.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik blijf aandringen op een vlugge afhandeling van het dossier. U stelt dat u de zaken niet kunt bespoedigen wegens de werken rond Antwerpen Centraal. Desalniettemin vraag ik met aandrang om zo vlug mogelijk werk te maken van het inzetten van weekendtreinen en extra P-treinen. Er is duidelijk een behoefte aan een scholierentrein, die ongetwijfeld veel reizigers zou vervoeren. Voor mij moet daaraan zo vlug mogelijk worden voldaan. Ik zag niet graag dat de realisatie van enkele opportuniteiten vijf tot zes jaar wordt uitgesteld en wens dat er kort en ten spoedigste op de bal wordt gespeeld.

Overigens, ik zal tegen het eind van het jaar zeker terugkomen op de studie inzake het doortrekken van de verbinding naar Dendermonde.

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

05 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 2444)

05 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 2444)

05.01 Daan Schalck (SP): Mevrouw de minister, wij hebben het hier al dikwijls over dit onderwerp gehad en we hebben vandaag ook de voorzitter van de commissie voor de Sociale Zaken in ons gezelschap - voor zijn eigen vraag maar misschien ook deels voor deze. Tijdens het reces ontving ik net als waarschijnlijk vele collega's de snelberichten van het VEV waarin nogal wat aandacht werd besteed aan de bedrijfsvervoersplannen. U had ons voor het reces meegedeeld dat u de sociale partners om advies zou vragen. Blijkbaar is dat ook gebeurd aangezien de meesten een standpunt innemen. De bespreking van de wetsvoorstellen werd voor het reces aangekondigd. Ik heb begrepen dat dit door problemen met de agenda nog niet gebeurd is. We zullen dat echter in de komende weken wel zien.

In de snelberichten van het VEV beweerde men nogal formeel dat u intussen volledig afgestapt zou zijn van het idee om de bedrijfsvervoersplannen te verplichten en zelfs van het idee om bedrijven te verplichten in zekere mate mee te werken aan voorbereidende studies en het verzamelen van gegevens. Alles zou dus op vrijwillige medewerking gebaseerd zijn. Dat heeft mij nogal verontrust. Mevrouw de minister, klopt het bericht dat men uitgaat van volledig vrijwillige medewerking, zelfs voor het verzamelen van gegevens, of is dat niet het geval? Zal men iets strikter te werk gaan zodat er toch nog iets terechtkomt van de bedrijfsvervoersplannen? We hebben immers gezien dat de vrijwillige medewerking nog tot niets geleid heeft. Binnen welk tijdsbestek verwacht u de adviezen van de sociale partners? Wij weten dat het VEV een standpunt heeft ingenomen. Hebben ook de andere partners dat al gedaan? Welke timing voorziet u voor het verdere dossier?

05.02 Minister Isabelle Durant : Mijnheer Schalck, ik zal beginnen met het advies van de sociale partners. Op 19 mei heb ik contact opgenomen met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad om een gezamenlijk advies betreffende de mobiliteitsproblematiek te vragen. Deze twee instanties hebben advies uitgebracht op 21 september. Ik hou dit advies trouwens ter beschikking van de commissie.

Wat de bewering betreft waarvan u gewag maakt, kan ik bevestigen dat ik niet van plan ben om de invoering van vervoersplannen op het niveau van de bedrijven verplicht te stellen. Ik zal u verklaren welke principiële beslissingen er gisteren werden genomen door de Ministerraad met betrekking tot dit element van het mobiliteitsbeleid. Ten eerste was er de principiële beslissing om een mobiliteitsbeheersplan op te stellen. Ten tweede zal het plan in verschillende fasen worden uitgevoerd. Eerst wordt een diagnose gemaakt. Vervolgens worden de doelstellingen geformuleerd om de actoren ertoe aan te zetten een plan uit te werken. Ten derde worden de maatregelen uitgevoerd door de verschillende partners: de federale overheid, de Gewesten, de lokale actoren en de vervoermaatschappij. Het federaal niveau wil zeker niet ingrijpen in de bevoegdheden van de andere niveaus.

Sedert vele maanden heb ik contact met verschillende verenigingen die zich bezighouden met vervoersplannen. Verplichte vervoersplannen kunnen op het beperkte vlak van een bedrijf effecten hebben. Het effect op de hele mobiliteitsproblematiek, zelfs met de vervoersconvenanten die in Vlaanderen werden opgesteld, is echter heel beperkt.

In de beslissingen van de regering zijn de volgende fasen opgenomen: veel aandacht voor de coördinatie dankzij de gegevens van de diagnose – een belangrijk element om geen conflict te krijgen tussen de verschillende niveaus – , de maatregelen die moeten worden genomen, het verplicht maken van het opstellen van een diagnose voor alle bedrijven die meer dan 100 werknemers hebben en een wijziging van de reglementering inzake sociale balans. De sociale balans is een maatregel die reeds in andere sectoren bestaat. De sociale balans zal ook elementen moeten bevatten in verband met mobiliteitsproblemen en een mobiliteitsdiagnose zodat een mobiliteitsplan voor de werknemers kan worden opgesteld.

Wij zullen het debat in de Kamer voeren. De regering zal een project voorstellen met daarin de verschillende elementen die ik daarstraks heb aangehaald. Ik hoop dit project binnenkort te kunnen bespreken.

05.03 Daan Schalck (SP): Mevrouw de minister, ik hoop in elk geval dat de bedrijven op de een of andere manier zullen worden verplicht om bij de diagnosefase te worden betrokken. Ik kan mij niet inbeelden dat zij puur op vrijwillige basis materiaal

ter beschikking zullen stellen. Ik hoop dat men zal worden verplicht gegevens ter beschikking te stellen zoniet vrees ik dat we nergens zullen geraken.

Wat u zegt over de collectiviteit is uiteraard belangrijk maar ik denk dat we ook daar stappen in de goede richting kunnen zetten. Nog niet zo lang geleden was ik betrokken bij de opmaak van een bestuursakkoord voor de stad Gent. In dit akkoord werden bedrijfsvervoerplannen voorzien. Alvorens nieuwe tewerkstellingszones in te richten en vergunningen af te leveren aan bedrijven, werd bekeken hoe daar openbaar vervoer kon worden georganiseerd en werden de bedrijven verplicht na te denken over mobiliteit.

Ik hoop dat we in deze commissie betrokken worden bij dit project. We moeten eens bekijken in welke mate de bespreking van de diverse wetsvoorstellen gelijktijdig kan verlopen met de bespreking van het wetsontwerp. Heeft u enig zicht op de datum waarop u uw project aan deze commissie zult voorstellen?

05.04 Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, de verplichtingen moeten goed worden gedefinieerd. Dit is trouwens een van de bedoelingen van dit project.

U heeft het over het voorbeeld van Gent. Dit is een goed voorbeeld dat aantoonst dat we niet in conflict mogen komen met gemeentelijke of gewestelijke initiatieven op het vlak van de mobiliteit. Het is de bedoeling van de regering om andere instanties te ruimte te bieden om terzake initiatieven te nemen. Daar waar nog onvoldoende initiatieven werden genomen moeten deze worden aangemoedigd.

Je ne veux pas créer des niveaux supplémentaires d'intervention qui se superposent, sont parfois en contradiction et, surtout, seraient inefficaces en ajoutant à la complexité administrative ou technique de mise en oeuvre.

We zullen over dit project kunnen debatteren en ik hoop dat uw betoog een plaats kan vinden in dit project. Dit project mag niet louter op vrijwillige basis worden ingevoerd zodat het voor gemeenten of gewesten met goede initiatieven een contraproductief effect heeft.

De gemeenten en gewesten die goede initiatieven nemen moeten worden aangemoedigd, niet worden afgeremd.

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

06 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de eventuele schrapping van een aantal rechtstreekse treinen tussen Gent en de luchthaven van Zaventem" (nr 2445).

06 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression éventuelle d'un certain nombre de trains directs entre Gand et Bruxelles-National" (n° 2445).

06.01 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, In tegenstelling tot de vragen van de heren Laeremans en De Man over hoe de HST zo snel mogelijk naar Zaventem kan worden gebracht, uit mijn bezorgdheid zich in de vraag hoe de kwaliteit kan worden behouden van het binnenlands reizigersverkeer en van de treinen die uit het binnenland naar Zaventem rijden. Mevrouw de minister, ik heb uit uw antwoord begrepen dat het zeer moeilijk zal zijn daar op korte termijn een terminal uit te bouwen. Ik heb vernomen dat er studies zijn die erop wijzen dat de ontvangst van een groot aantal HST-treinen in Zaventem niet kan zonder het afschaffen van een relatief groot aantal binnenlandse treinen. Onder meer op de verbinding Gent-Zaventem zouden zo op korte termijn acht treinen moeten sneuvelen.

Daarom stel ik deze korte maar pertinente vraag: overweegt men nog steeds op korte termijn de HST naar Zaventem te halen? Zo ja, bent u bereid daarvoor een aantal binnenlandse treinen, onder meer uit Gent, af te schaffen, of blijft het binnenlands reizigersverkeer de prioriteit krijgen?

06.02 Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, in het verslag over de technische en commerciële haalbaarheid van het verkeer met hogesnelheidstreinen van en naar Brussel-Nationaal - gevraagd bij artikel 4bis van het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract - pleit de NMBS tegen het inleggen van deze verbindingen. Uit de analyse van de NMBS blijkt inderdaad dat in de huidige situatie, door de capaciteitsbeperkingen die door de werken voor de HST worden veroorzaakt, het inleggen van Thalystreinen tot Brussel-Nationaal-Luchthaven te zware gevolgen zou hebben voor het binnenlands verkeer, wat toch een belangrijk element is.

Ik denk dat deze conclusie niet helemaal voldoet.

Op 14 september 2000 had ik een vergadering tussen Sabena en de NMBS. Zij gingen ermee akkoord samen verder onderzoek te doen naar een verbinding met de luchthaven die geen hinder zou opleveren voor het binnenlandse verkeer. Ik verwacht een nieuw rapport van de NMBS tegen 15 november 2000. Daarna kan dit probleem opnieuw worden besproken. De regering had gevraagd dagelijks enkele HST-treinen in de luchthaven te kunnen ontvangen, maar het is evident dat het binnenlands verkeer daarvan geen nadeel mag ondervinden. Ik wacht dus op het rapport van 15 november 2000. Daarna kunnen we opnieuw praten.

06.03 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik deel uw conclusie. Wij hebben niets tegen het ontvangen van HST-treinen in Zaventem, integendeel zelfs. Wel menen wij dat het binnenlandse reizigersvervoer er zo weinig mogelijk onder mag lijden omdat het voor ons nog altijd de prioriteit geniet.

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

07 Mondelinge vraag van mevr. Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vliegveld van Wevelgem" (nr. 2463)

07 (Question orale de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aérodrome de Wevelgem" (n° 2463)

07.01 Anne Marie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik verwijs in dit verband naar mijn vraag in de commissie van 28 juni laatstleden in verband met de naleving van de voorschriften en van de veiligheid op het vliegveld van Wevelgem. Naar aanleiding van die vraag en een botsing tussen een auto en een vliegtuig, vond er op uw initiatief op 1 augustus een inspectie door het Bestuur der Luchtvaart plaats. Deze inspectie kon alleen maar de gestelde overtredingen vaststellen. Als onmiddellijke maatregel diende tegen 15 augustus een voorlopige houten afsluiting geplaatst te worden tussen de rijweg en de landingsbaan evenals een wachter aan de poort. Tegen 1 oktober moesten definitieve infrastructuurwerken geregeld worden tussen de directie van het vliegveld en het Bestuur der Luchtvaart. Bij een controle op 11 september – een prachtige vliegday – stond de poort open zonder de minste controle op het autoverkeer en waren vliegtuigen aan het taxiën op de rijweg tussen de firma's. De verplichtingen worden dus

absoluut niet nageleefd. Ik heb dan ook een vraag voor de minister. Welke maatregelen kan u nemen om een einde te maken aan deze onveilige en onwettige situatie? Ter informatie kan ik nog melden dat er een aanvraag is voor een vergunning voor uitbreiding van de nachtvluchten.

07.02 Minister Isabelle Durant : Er werd een nieuwe inspectie uitgevoerd op 5 oktober 2000. Hiermee werd gevolg gegeven aan uw berichten met betrekking tot de toegangscontrole bij de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem. Tijdens de uitgevoerde spotcheck werden geen inbreuken vastgesteld met betrekking tot de toegankelijkheid van de luchtzijde. De luchtzijde van het luchtvaartterrein is volledig afgesloten overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 3 mei 1991 houdende de regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Het gaat om de toegangspoorten tot de luchtzijde langs de noordkant. De rolpoort staat open. Ik herinner mij dat de uitbater in kort geding werd verplicht de poort dag en nacht open te laten op straffe van een dwangsom van 100.000 frank per vastgestelde overtreding. De toegang wordt van 8 uur tot 19.30 uur gecontroleerd door een aangesteld persoon die beschikt over een lijst van firma's en bestuurders van wagens die toegang hebben tot de luchthaven. Iedereen wordt aan een toegangscontrole onderworpen. De personen die over een luchthaven identificatiebadge beschikken, worden ook aan een identiteitscontrole onderworpen. De controlepost staat in verbinding met de toren van het vliegveld. De toegang is tijdens de genoemde periode versperd door verkeerskegels. Buiten deze periode wordt de toegang afgesloten door een nadarafsluiting. Tegen 10 november 2000 zal een toegangspoort geplaatst zijn. Dit zijn de elementen waarover beslist is na de tweede inspectie van oktober 2000.

07.03 Anne Marie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Toen ik er op bezoek was, was de bewaking aan de noordzijde duidelijk een primitief systeem. De bewaker zat op een tuinstoel met een tentje naast zich, voor het geval de zon te hevig scheen of het te hevig regende. Dat systeem werkt niet. Het systeem is niet officieel en bovendien staat de grote toegangspoort altijd open. Als er een uitbreiding van de nachtvluchten zou komen, welke oplossing is er dan buiten de gestelde uren?

Dan is er immers helemaal geen controle meer. Het probleem is natuurlijk dat die firma's midden

op het terrein liggen. Ik hoop dat de oplossing ooit definitief wordt.

07.04 Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik hoor uw opmerkingen. Ik ben ervan overtuigd dat u de situatie kent, zelfs beter dan ik. Hier liggen nu echter verplichtingen op tafel, maar volgens u lijken die onvoldoende, toch om enig effect inzake veiligheid te bereiken.

Tegen 10 november 2000 zal toch een toegangspoort, aan de aanvliegbank, zijn geplaatst. Dat is toch een belangrijk element om de veiligheid te verhogen. Ik hoop dat de poort via elektronica bijvoorbeeld voor efficiëntere controle zal zorgen. Er zijn voldoende elektronische middelen om daarvoor te zorgen.

08.01 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Ik zal dit ter plaatse controleren.

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

08 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de achteruitkijkspiegels bij vrachtwagens" (nr 2480)
- de heer **Jos Ansoms** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zogeheten "dobli-spiegels" voor vrachtwagens om de dode hoek uit te schakelen" (nr 2487)
- de heer **Lode Vanoost** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zogeheten "dobli-spiegels"" (nr 2494)
- de heer **Hugo Philtjens** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zogeheten "dobli-spiegels"" (nr 2507)

08 **Questions orales jointes de**
- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « les rétroviseurs installés sur les camions » (n° 2480)
- M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « les rétroviseurs dits « anti-angle mort » installés sur les camions » (n° 2487)
- M. **Lode Vanoost** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « les rétroviseurs dits « anti-angle mort » » (n° 2494)
- M. **Hugo Philtjens** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « les rétroviseurs dits « anti-angle mort » pour camions » (n° 2507)

08.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik kan kort zijn. Deze problematiek werd immers reeds door de heer Ansoms besproken. Ik vind het vreemd dat twee collega's van de meerderheid zich bij deze vraag aansluiten. Dat bewijst echter het belang van deze problematiek waarvoor jammer genoeg nog steeds geen oplossing werd gevonden in ons land. Er deden zich de voorbije weken opnieuw een aantal zware ongevallen voor - soms met dodelijke afloop - die te wijten waren aan de zogenaamde dode hoek waardoor vrachtwagens de voetgangers en fietsers niet opmerken.

De minister kan niet blijven verwijzen naar het probleem van de Europese aanpak en de Europese resolutie die werd goedgekeurd. Men ondervindt blijkbaar te weinig steun bij de collega's. In Nederland worden wel experimenten uitgevoerd op basis van een subsidieregeling. Ik begreep dat de minister na het indienen van mijn vraag reeds op een gelijkaardige vraag in de Senaat antwoordde. Dat antwoord voldoet mij echter geenszins omdat wij opnieuw te horen krijgen dat de minister de regeling in Nederland interessant vindt maar niet kan zeggen of België dit voorbeeld zal volgen. Ik pleit dan ook voor een overgangsregeling op federaal niveau.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal concrete vragen terzake. Bent u bereid maatregelen op korte termijn te nemen? Hoe ver zullen deze maatregelen gaan? Wilt u een subsidieregeling uitwerken naar het Nederlandse voorbeeld? Welk budget wenst u hiervoor vrij te maken? Welke concrete voorstellen zult u aan uw Europese collega's doen? Acht u een verplichting haalbaar en binnen welke termijn acht u dit haalbaar?

08.03 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik heb mevrouw de minister inderdaad reeds in oktober 1999 over deze problematiek ondervraagd. Dat heb ik in mei 2000 herhaald.

De problematiek van de dode hoek is ernstig. In 1998 kwamen tien fietsers door het gebrek aan een goede spiegel bij vrachtwagens om, twaalf mensen werden zwaargewond en 25 lichtgewond. Dat is geen fait divers. De minister vond dit in oktober 1999 nog niet zo belangrijk. Zij was immers niet gemotiveerd om hieraan iets te doen. In mei 2000 heeft zij concreet geantwoord dat zij de problematiek van de dode hoek zou aankaarten op Europees niveau. Zij zou onderzoek verrichten naar de maatregelen die zouden kunnen worden getroffen om de daarop

gerichte uitrusting van vrachtwagens aan te moedigen of zelfs te subsidiëren. Dat waren de woorden van de minister naar aanleiding van mijn tweede vraag in mei 2000. Ik heb van deze intenties echter weinig gemerkt. Daarom wens ik vandaag enkele concrete vragen te stellen.

Ten eerste, mevrouw de minister, hebt u concrete cijfers over 1999 inzake het aantal letselongevallen ten gevolge van uitwijkende vrachtwagens met fietsers als slachtoffers? Om hoeveel doden, zwaargewonden en lichtgewonden gaat het hier? Het is goed om hierop de aandacht te vestigen en dit cijfermateriaal in de publiciteit te brengen.

Ten tweede, hebt u deze problematiek reeds aangekaart bij de Europese transportministers? Hebt u initiatieven genomen om deze problematiek op de agenda te plaatsen? Wat was het resultaat daarvan?

Ten derde, wordt een Europese verplichting tot de adequate uitrusting van vrachtwagens met betrekking tot het probleem van de dode hoek voorbereid of zult u dit doen in het kader van het nakende Belgische voorzitterschap? Welke concrete stappen hebt u reeds ondernomen? Kunt u mij inlichten over de precieze data met eventueel bijhorende teksten van deze concrete stappen?

Ten vierde, worden in de begroting van 2001 voorzieningen getroffen om de vrijwillige installatie aan te moedigen en eventueel te subsidiëren, in afwachting van de Europese verplichting terzake die waarschijnlijk nog enige tijd op zich zal laten wachten? Dat behoort immers zeker tot de mogelijkheden. Ik verwijs naar het initiatief van mevrouw Miet Smet, die destijds in afwachting van de Europese verplichting tot het plaatsen van de katalysator, in België een koninklijk besluit heeft uitgevaardigd om het plaatsen van de katalysator aan te moedigen door middel van een subsidiëring. U zou naar analogie van de katalysator de plaatsing van dobli-spiegels of camerasystemen of dergelijke kunnen aanmoedigen, zodat het probleem kan worden opgelost.

08.04 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil nog het volgende aan deze vragenlijst toevoegen.

Uit onderzoek blijkt dat een vrachtwagenchauffeur gemiddeld 10 tot 15 keer per volledige werkdag een rechtsdraaiend manoeuvre uitvoert waarbij hij nooit echt goed weet of het wel kan.

Meestal loopt dat goed af, maar dit geeft aan hoeveel risico's men eigenlijk neemt. Heel wat, zelfs ervaren chauffeurs zijn zich niet echt bewust van dit probleem. Zij weten niet dat het risico zo groot is. Bovendien blijkt er in de opleiding van vrachtwagenchauffeurs geen aandacht aan het probleem te worden besteed. Aan de opleiding en de informatie in de sector schort iets.

Dit is een concrete maatregel die het probleem voor een deel zou kunnen oplossen. Het is nog altijd de chauffeur die moet opletten, maar voor de veiligheid van de mensen zou het een substantiële stap vooruit zijn. Ik pleit voor concrete maatregelen.

08.05 Hugo Philtjens (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal ook niet in herhaling vallen. Mevrouw Brepoels, vanuit de meerderheid hebben wij nog altijd het recht om ons ergens bij aan te sluiten of eventueel bijkomende suggesties te formuleren.

Wat het eerste gedeelte betreft, pleiten wij ook voor dringende maatregelen en de nodige subsidies. Wat zou dat voor ons land – rekening houdend met het Nederlands model – budgettair betekenen? Ik kan mij ook aansluiten inzake de opleiding. Het is erg belangrijk dat in de nodige opleidingen wordt voorzien.

Ik wil er het volgende aan toevoegen. U moet in dit land het aantal signalisatieborden op een kruispunt eens tellen. Op sommige kruispunten staan 130 borden! Ik nodig iedere chauffeur uit om die allemaal te bekijken. Deze problematiek moet men bestuderen. Wat de wegmarkeringen betreft, staat de stoplijn op het ene kruispunt op 10 meter van de verkeerslichten, terwijl op een ander kruispunt de lijn precies voor de verkeerslichten is getrokken. Dat moet men nauwkeurig bestuderen. De nodige reglementeringen moeten worden ingevoerd.

Mevrouw de minister, kunt u zich ook tot het gewest richten? Met vele kleine ingrepen kan men een maximale verkeersveiligheid garanderen. De zwakke weggebruiker moet men aan de kruispunten een beetje apart houden. Dat kan door kleine ingrepen, waarvoor men de nodige inspanningen moet leveren.

Het is utopisch te denken dat alleen de dodehoekspiegel een oplossing kan bieden. Wij moeten alle facetten verder bestuderen, maar vooral het accent leggen op het zo snel mogelijk toekennen van de nodige subsidies.

08.06 Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst de vraag inzake de precieze gegevens beantwoorden.

Volgens de gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) vonden in 1999 55 letselongevallen plaats tussen rechtsafslaanende vrachtwagens en fietsers. Hierbij vonden 13 fietsers de dood. Voorlopig beschik ik niet over de opgesplitste gegevens - doden, ernstig gewonden, lichtgewonden - maar zelfs zonder deze gegevens is het evident dat dit een ernstig probleem is, waarop we een antwoord moeten formuleren.

Dit is een Europees probleem. Ik onderhoud veel contacten met mijn Nederlandse collega's, maar ook samen met andere Europese leden wil ik zo vlug mogelijk een regeling vinden.

Ik hoop dat er vóór het Belgische Europese voorzitterschap oplossingen kunnen worden gevonden. Ik heb contact met constructeurs via de FEBIAC, die ook contacten op Europees en internationaal vlak heeft. Ik wil deze contacten gebruiken om een zo groot mogelijke druk uit te oefenen om een Europese oplossing te vinden. Dat is zeer belangrijk. Een reglementering op Europees niveau is het beste antwoord op dit probleem.

Er kunnen echter al zaken worden geregeld voordat er een Europese regeling is. Zo vond vorige week een intern overleg plaats tussen BIVV en mijn administratie over dit specifieke probleem. De volgende aanpak wordt voorgesteld: ten eerste, het uitwerken van een projectvoorstel, waarbij de Nederlandse aanpak ons inspireert; ten tweede worden voor dit project de mogelijke partners voor overleg samengeroepen om de peilen naar de interesse in een samenwerking en financiële bijdragen.

Die financiële bijdragen zijn een belangrijk element van dit dossier. Zoals u weet had ik in juni 2000 een rondetafelgesprek met de transportpartners. Wij hadden ook andere problemen met de transportsector en die hebben dit specifieke probleem van de verkeersveiligheid en de dode hoek een beetje vertraagd.

Welke zijn de maatregelen en vooral wat zijn de financiële bijdragen die door de transportsector of door de verzekeringssector kunnen worden gegeven? Ik hoop dat de bijdragen, die kunnen worden betaald door de transportsector of door de verzekeringssector, bestudeerd kunnen worden.

Het zou interessant zijn als ik van deze twee betrokken sectoren niet alleen intellectuele, maar ook financiële bijdragen zou krijgen.

Tijdens de vorige vergadering werd ook een beperkte werkgroep samengesteld, die het project concrete inhoud moet geven en die ook voorstellen moet doen in verband met de financiële bijdragen. We kunnen in dit dossier niet alleen speken over vrijwilligheid, maar ook en vooral over stimuli. Dat is het grootste element van het Nederlandse initiatief. Ik wil hier eerst bekijken of er een mogelijkheid is tot het geven van stimuli of tot het bekomen van deze financiële steun van de transport- en verzekeringssector.

De beroepsfederatie heeft zich principieel akkoord verklaard tot het verlenen van haar medewerking aan het informatie- en sensibilisatieproject omtrent het probleem van de dode hoek. Haar onderhandelingsvoorwaarde is echter wel dat de overheid in subsidies voor de installatie van zichtverbeterende systemen voorziet.

In verband met het belangrijke probleem betreffende de opleiding van de chauffeur, waarover de heer Vanoost het had, wil ik zeggen dat we daar niet veel over hebben gehoord in het kader van het akkoord van september.

Wij hebben wel veel gehoord over compensaties in ruil voor het niet verlagen van accijnzen. Maar er was ook een heel belangrijk hoofdstuk over de vorming van de chauffeurs. Deze vorming betreft niet alleen de technologische evolutie van vrachtwagens, maar ook de verkeersveiligheid. Vooral op het probleem van de verkeersveiligheid moet de aandacht van de chauffeurs getrokken worden.

Wat de subsidieregeling naar Nederlands voorbeeld betreft, die mogelijkheid wordt overwogen. Ik laat onderzoeken welke middelen de sector en de verzekeringsmaatschappijen daarvoor kunnen vrijmaken.

Ter informatie geef ik u de kostprijsraming van de verschillende systemen en het bedrag dat in Nederland wordt uitgekeerd. Dat zijn cijfers waaruit we inspiratie kunnen putten voor onze subsidie. Het budget van de Nederlandse overheid in het begrotingsjaar 2000 bedraagt 1,1 miljoen gulden. Deze subsidie is bestemd voor bedrijfsvoertuigen, vrachtwagens, trekkers, opleggers, autobussen en autocars van meer dan 3,5 ton. De subsidie kan nooit meer zijn dan 50% van het aankoopbedrag.

Wat het budget betreft, hierover wil ik eerst praten met de actoren die een bijdrage kunnen leveren. Eerst wil ik de bijdragen van de sector kennen, en daarna eventueel de bijdrage van de federale overheid bekijken.

Ik geef u ook verschillende tabellen over de kostprijs en de bijdrage van de Nederlands overheid voor dobli-spiegels, met of zonder verwarmingselement, en camerasystemen. Dat zijn zaken die ook door ons kunnen gebruikt worden.

Ik hoop ook dat onder het Belgische voorzitterschap in de tweede helft van 2001 er een regeling kan komen op Europees vlak. Iedereen verwacht dat.

08.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik kan uiteraard begrijpen dat de sector een aantal andere problemen naar voren brengt op een rondetafelconferentie. Ik kan evenwel moeilijk aanvaarden dat een groene minister, die bevoegd is voor mobiliteit en vervoer, de verkeersveiligheid niet vooropstelt. Ik heb hier de Nederlandse regeling voor mij en merk dat men bij ons spreekt van amper 20 miljoen frank op jaarbasis. Als ik bovendien luister naar de begrotingsvoorstellen van de eerste minister in de Kamer dan doet het mij huiveren dat de groenen kiezen voor de aftrek van isolatie in de woningsector en niet bereid zijn om kleine ingrepen en voorstellen te doen op het vlak van verkeersveiligheid. Inzake verkeersveiligheid merken we niets in de begroting 2001. Ik kan het alleen maar vaststellen. Ik vind het ook verschrikkelijk om vast te stellen dat men allerlei cijfers naar voren brengt en ook nog nagaat op welke manieren de sectoren hun inbreng moeten doen. In godsnaam, talm niet, en geef de bevolking met kleine initiatieven ten minste de indruk dat het Parlement zich met deze problematiek bezighoudt en er ook bezorgd over is. Ik vraag uitdrukkelijk dat u daar in de begroting van volgend jaar op terugkomt.

08.08 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in 1998 werden tien fietsers gedood, meestal kinderen. In 1999 werden dertien fietsers gedood. In 2000 zal dat wellicht hetzelfde aantal zijn. Dit betekent dat elke maand één fietser wordt doodgereden door de slechte zichtbaarheid bij vrachtwagens die rechts afslaan.

Reeds in oktober 1999, toen er nog twaalf doden minder waren dan nu – het doet me pijn dit te moeten vaststellen – heb ik u reeds gevraagd naar

wat u nu komt te zeggen, met name dat u vorige week overleg hebt gepleegd met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid om na te gaan hoe, zoals in Nederland, hiertegen iets kan worden ondernomen. Ik heb dit reeds vorig jaar aangeklaagd, maar u hebt een jaar lang niets gedaan. U bent nu al meer dan 400 dagen de minister voor Verkeersveiligheid en wij koesterden hoge verwachtingen van een Ecolo-minister. U kunt zich dat wel voorstellen. Ik stel echter vast dat u na 425 dagen minister zijn helemaal niets voor de verkeersveiligheid hebt gedaan. U hebt een koninklijk besluit uitgevaardigd over de gsm's. Iedereen weet ondertussen dat de uitvoering van dit koninklijk besluit niet werkt. In juli 2000 hebt u inzake het handhavingsbeleid een tweede koninklijk besluit uitgevaardigd. Dit koninklijk besluit werd door uw voorganger opgesteld en u hebt het gedurende een jaar op u kabinet hebt laten liggen. Op 1 september 2000 beschikken de politiediensten niet eens over boekjes om processen-verbaal voor onmiddellijke inning uit te schrijven. Dat is volgens mij een dramatische situatie die niet kan blijven duren. De wittebroodsmaanden zijn nu stilaan toch voorbij? Er moet nu gehandeld worden.

In uw antwoord heb ik u nog steeds niet concreet horen zeggen dat de federale overheid enkele tientallen miljoenen zal uittrekken om dit probleem aan te pakken. U hebt een grote bocht gemaakt door aan te kondigen de transportsector en de verzekeringssector te vragen of zij met geld over de brug willen komen om een oplossing te financieren. Op het ogenblik echter bent u nog steeds niet bereid enkele luttel miljoenen uit te trekken om dit probleem aan te pakken, hoewel elders miljarden worden rondgestrooid voor belangrijke en vaak minder belangrijke zaken. Dit stemt mij zeer droef, mevrouw de minister. Het wordt stilaan tijd dat u inzake verkeersveiligheid het geweer van schouder verandert, zoniet zullen wij de volgende maanden het publiek zeer duidelijk maken dat uw beleid inzake verkeersveiligheid tot niets heeft geleid.

08.09 De voorzitter: Vooraleer het antwoord van de minister te aanhoren, geef ik het woord aan de heer Vanoost.

08.10 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, heel wat fietsers zijn zich niet bewust van het gevaar dat zij lopen en het risico dat zij nemen door naast lange vrachtwagens met oplegger stil te staan bij het rode licht. Morgen en overmorgen zullen we terugkomen op de zaken die mevrouw Brepoels

aanhaalde. Ik ga er nu niet op in, maar die discussie is zeker nog niet gesloten.

De grootste oorzaak van de onveiligheid in dit land is te wijten aan de infrastructuur, zoals die de afgelopen veertig jaar is geconcentreerd en uitgebouwd. Voor deze erfenis kunnen wij niet verantwoordelijk worden gesteld, maar wij moeten er wel mee verder.

De transportsector vraagt terecht om subsidies. Ik steun dit verzoek. Het ontslaat evenwel de transportsector niet van zijn eigen verantwoordelijkheid. Niets verbiedt de transportsector zelf reeds een aantal maatregelen te nemen. Ook de transportsector heeft een aantal maatschappelijke verplichtingen. Elke sector die in deze maatschappij winst wil maken, een terecht oogmerk, heeft ook een maatschappelijke rol te vervullen. Een van de oorzaken van het onvoorzichtig rijgedrag is de loodzware werkdruk, die door de sector moet worden aangepakt.

De federale overheid kan nu niet langer ingrijpen in de infrastructuur die in de afgelopen veertig jaar door andere meerderheden is opgebouwd. Die bevoegdheid ligt nu bij de regionale overheden. Wel kan de federale overheid tussenkomen in de technische voorschriften voor vrachtwagens. Ik wil er dus op aandringen een gelijkaardig model te creëren als in Nederland.

Collega's, wij kijken op naar het Nederlandse model en ik vind dat goed. We mogen echter niet vergeten dat het Nederlands model nog niet van kracht is. Men werkt eraan en het zal er binnenkort wel zijn.

08.11 Hugo Philtjens (VLD): Ik zou de heer Ansoms erop willen wijzen dat in 1988 in Kortesseem een kind in dergelijke omstandigheden verongelukt is. Van 1988 tot 400 dagen geleden waren anderen aan de macht. Ik vraag mij af waarom men er toen niets aan gedaan heeft.

Ik wil even zeggen dat sommige dossiers enige tijd in beslag nemen. Ik denk dat de minister al werk gemaakt heeft van dit dossier. Ik kan vandaag alleen een oproep doen opdat de 20 of 25 miljoen frank die geraamd zijn, ter beschikking worden gesteld. Daar zijn we het beiden over eens, collega Ansoms. Ik sluit me echter ook aan bij de vorige spreker. We moeten duidelijk stellen dat er op het vlak van infrastructuur iets moet gebeuren. Daar heb ik geen antwoord op gekregen, mevrouw de minister. Er moet ook aan de signalisatie iets gebeuren. Al die facetten

samen zullen tot meer verkeersveiligheid moeten leiden. We moeten ook rekening houden met de opleiding. Ik denk dat dan het aantal slachtoffers zal verminderen.

08.12 Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, ten eerste, dit is een ernstig dossier dat niet over één jaar, maar over vele jaren aansleept. Wij kunnen er dan ook geen ruzie over maken.

Ten tweede, mijnheer Ansoms, u hebt het over een kostprijs van slechts een tiental miljoenen, maar dat is niet juist. De maatregelen die in Nederland werden genomen hadden een kostenplaatje van 334 miljoen tot 2 miljard frank.

Ten derde, grote bedragen – u hebt het over een half miljard – vergen ook een bijdrage van de sector zelf. Dat is belangrijk als de men de sector wil bewustmaken van deze problematiek en wil instaan voor de vorming van de sector. Men vertraagt dit proces niet als men bepaalde elementen door de transportsector of de verzekeringssector wil laten aandragen.

Ten vierde, de heer Vanoost had het over de veiligheid van de fietsers. Dat heeft niet alleen met de dode hoek van vrachtwagens te maken. De veiligheid van de fietsers is een zeer belangrijke problematiek die ook met structurele elementen te maken heeft. Het oplossen van het probleem van de dode hoek bij vrachtwagens zal de veiligheid van de fietsers niet garanderen. Een ernstige oplossing van dit probleem vergt ook de betrokkenheid van de sector.

Ten vijfde, ik zeg niet dat er geen federaal budget voor deze problematiek kan worden vrijgemaakt. Daar het hier om grote bedragen gaat, moet deze problematiek grondig worden bestudeerd. Mevrouw Smet heeft geen exclusiviteit inzake anticipatie. Deze regering kan op andere terreinen, bijvoorbeeld inzake de ozonmaatregelen, voorlopen op de Europese richtlijnen. In dit dossier wil ik echter met de sector samenwerken. Deze elementen zijn voor mij belangrijk.

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

09 Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "werkgevers die zich verzekeren om de verkeersboetes van hun werknemers te betalen" (nr 2495).

09 Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les patrons qui prennent une assurance destinée à couvrir les amendes encourues par leurs employés" (n° 2495).

09.01 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het gaat inderdaad over een bericht dat ik heb opgevangen. Er zijn blijkbaar nog steeds transportfirma's en bedrijven die een verzekering voor de betaling van de verkeersboetes van hun personeel hebben aangegaan. Enerzijds is dat ingevolge het Burgerlijk Wetboek mogelijk, omdat de werkgever burgerlijk aansprakelijk is voor de fouten en de overtredingen van zijn werknemers. Als een werknemer een verkeersovertreding begaat of verkeerd parkeert, is eigenlijk de werkgever daarvoor verantwoordelijk, tenzij uiteraard de overtreding in dronken toestand gebeurde of als het om een zwaarwichtige fout gaat. Anderzijds bepaalt de wetgeving op de verzekering dat individuele burgers zich niet kunnen verzekeren voor de betaling van verkeersboetes. De mogelijkheid bestaat echter wel dat derden, die burgerlijk aansprakelijk zijn, zoals de werkgevers, zich kunnen verzekeren voor overtredingen van hun werknemers in dienstverband. Dat staat in artikel 91 van de wet van 25 juli 1962 op de landverzekerings-overeenkomst. Ik zal het u overhandigen, u bent immers een specialist op het gebied van verzekeringen.

Toen ik las in de krant dat die mogelijkheid nog bestond, shockeerde mij dat uiteraard. Dat is natuurlijk een ernstige ondergraving van elk handhavingsbeleid. Mijn vraag is dan ook heel duidelijk. Bent u het met ons eens dat het sluiten van zulke verzekeringscontracten de betrokken werknemers zou kunnen aanmoedigen tot het nemen van verkeersrisico's in dienstverband? Ik denk wel dat u daarmee akkoord kunt gaan. Als u het daarmee eens bent, vindt u het dan niet noodzakelijk dat daar maatregelen tegen moeten worden genomen? Zo ja, welke maatregelen zou u dan willen nemen?

09.02 Minister Isabelle Durant : Vooraf wil ik toch duidelijk stellen dat dit geen nieuw probleem is. Het maakte reeds het voorwerp uit van een mondelinge vraag van uzelf op 11 mei 1994.

09.03 Jos Ansoms (CVP): Inderdaad, toen heeft de minister van justitie gezegd dat het niet bestond en nu lees ik in de krant dat het wel bestaat. Dat is dus de aanleiding van mijn nieuwe

vraag.

09.04 Minister Isabelle Durant : Het artikel 91 van voornoemde wet bepaalt dat geen enkele geldboete of minnelijke schikking in strafzaken het voorwerp kan zijn van een verzekeringsovereenkomst, met uitzondering echter van die welke ten laste zijn van de personen die burgerlijk aansprakelijk zijn. Dit betekent dat de verzekering tegen geldboetes niet verboden is als de verzekeringnemer niet de dader is van de inbreuk. Gezien de datum van die wet mag men redelijkerwijs veronderstellen dat deze tot stand is gekomen op een ogenblik dat de CVP deel uitmaakte van de meerderheid. Die bepaling stelde voor de toenmalige verkeersspecialisten blijkbaar geen probleem, ofwel heeft men de mogelijke toepassingen van die bepaling onvoldoende ingeschat.

Dat neemt niet weg dat ik mij hierover even heb laten inlichten door het BVVO en de controledienst voor de verzekeringen. De mogelijke verzekering is blijkbaar opgenomen in de rechtsbijstandverzekering. Dit risico wordt enkel op aanvraag verzekerd en er wordt geen publiciteit over gevoerd. Slechts enkele maatschappijen – één en maximum drie op de tien – die verzekeringen in dit domein sluiten, maken er gebruik van.

In deze rechtsbijstandverzekering vertegenwoordigen de premies slechts één duizendste op het totale bedrag van 8 miljoen Belgische frank.

De verzekering wordt alleen aan rechtspersonen gegeven en geldt enkel voor minnelijke schikkingen. Het gaat over verzekeringen met een looptijd van 1 jaar.

Vooraleer de verzekering toe te kennen worden de gegevens opgevraagd van de in de loop van de laatste jaren voorgestelde minnelijke schikkingen, samen met een risicobeschrijving. Het contract kan worden opgezegd als de verzekeringsmaatschappij teveel schadegevallen moet uitbetalen. Het contract bepaalt dat zowel de verzekerde als de verzekeraar na elk schadegeval het contract kan verbreken.

Voor het antwoord op uw eerste vraag zou ik iets genuanceerder willen zijn. U weet evengoed als ik dat verzekeringsmaatschappijen geen liefdadigheidsinstellingen zijn. Ze worden door economische principes en rentabiliteitsgegevens beheerst en beheerd. De meest recente inlichtingen bevestigen dat nogmaals.

Het fenomeen dat u in uw tweede vraag aanhaalt moet nader worden onderzocht, zowel inzake de toepassing ervan, als met betrekking tot wat hierover in punt 4 wordt vermeld. Over de wettelijke mogelijkheid tot een eventuele verfining van de bepaling van artikel 91 van de wet van 25 juni 1992 op de landsverzekeringsovereenkomst zal ik met de minister van Economie overleg plegen.

09.05 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, in 1962 was ik 15 jaar oud. Ik was toen niet de verkeersspecialist van de CVP. Ik kan best zijn dat destijds niemand eraan heeft gedacht dat dit een probleem zou kunnen zijn. Er was toen weinig of geen verkeer – zeker ook geen vrachtwagenverkeer – en de just in time-problematiek bestond nog niet. Op dit ogenblik is de situatie enigszins anders.

Mevrouw de minister, als ik u goed heb begrepen denkt u er wel aan om artikel 91 licht te wijzigen. U zegt zelf dat op dit ogenblik enkele verzekeringsmaatschappijen dergelijke verzekeringen afsluiten, wat volgens mij zou moeten worden verboden. Om u daarbij te helpen heb ik reeds een klein wetsvoorstel voorbereid. Ik stel voor artikel 91 van de wet van 25 juli 1962 op de landsverzekeringsovereenkomst aan te vullen met de volgende woorden “en geen betrekking hebbende op wetten en uitvoeringsbesluiten betreffende het wegverkeer of het vervoer over de weg”. Zo is het duidelijk dat voor dergelijke zaken geen verzekeringen kunnen worden afgesloten. Ik zal dit voorstel indienen en het eventueel voorleggen aan de collega's van de commissie die met deze zienswijze akkoord gaan, zodat aan de hand van een tekst op zeer korte termijn hierover een discussie kan worden gevoerd. De regering kan dan al of niet haar akkoord eraan geven.

Misschien wordt het voorstel in de commissie voor de Economie en het Bedrijfsleven behandeld. In dat geval zal ik ervoor zorgen dat het punt nog sneller op de agenda komt.

09.06 De **voorzitter** : Ik wil de minister en de heer Ansoms op enkele misverstanden wijzen. Boetes zijn nooit verzekerd geweest en kunnen ook niet worden verzekerd. De minister antwoordde dat het over minnelijke schikkingen ging en zelfs dat ligt op de grens van het mogelijke. In het begin van de jaren '70 heb ik meegemaakt dat een maatschappij die zoiets deed, onder druk van de beroepsvereniging van verzekeringsondernemingen dit later heeft afgeschaft. Dat wil ik het kabinet van de minister

meedelen. Men verwacht burgerlijke aansprakelijkheid en quasi delicten enerzijds – wat kan worden verzekerd – en de straffen voor delicten anderzijds. Die kunnen nooit worden verzekerd.

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

10 **Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de snel stijgende criminaliteit in de spoorwegstations" (nr 2454).**

10 **Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le développement rapide de la criminalité dans les gares" (n° 2454).**

10.01 De **voorzitter** : Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de veiligheid in de stations. Ik weet dat het niet helemaal politiek correct is over veiligheid te spreken. Wanneer het bovendien de heer Schouppe is die de aandacht op de veiligheidsproblemen vestigt, begeeft men zich op glad ijs. Desalniettemin deelde de heer Schouppe eind augustus mede dat er de jongste maanden een verdubbeling van incidenten is in de stations. Geregeld treden er niet alleen pickpockets op, maar de reizigers en de loketten worden ook echt overvallen. Het probleem tekent zich bovendien het sterkst af in Brussel en meer bepaald in Brussel Zuid. Op een zeker ogenblik heeft men zelfs besloten de loketten in de stations te sluiten om 22.30 uur. Dat is uiteraard niet van aard om de veiligheid te verbeteren. Men is daar nu op teruggekomen en men zou trachten de sluitingsuren van de loketten aan te passen aan de omstandigheden in elk station. In ieder geval is dit een zeer ernstig probleem.

Ik heb twee vragen. Ten eerste, bezit de minister cijfers met betrekking tot de criminaliteit in de stations? Zo ja, kan zij ze ons dan mededelen? Ik dacht bijvoorbeeld aan een vergelijking tussen de drie laatste jaren.

Ten tweede, hebt u al maatregelen getroffen om die problematiek aan te pakken?

10.02 Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik zal u eerst de cijfers geven in verband met de criminaliteit.

Wat de agressies tegenover de treinbegeleiders betreft, werden voor de periode tussen 1 januari 2000 en 30 juni 2000 73 gevallen van agressie

met werkverlet vastgesteld. In 1999 waren dat er 122 voor het hele jaar.

Het onwettig verkeer op het spoorwegdomein – de bestrijding daarvan is één van de prioriteiten van B-security in het kader van de preventieopdracht – neemt toe. In 1999 tellen we 102 gevallen; voor de eerste zes maanden van 2000 zijn er al 80 gevallen.

Voor de eerste zes maanden van 2000 waren er 418 gevallen van daden van kwaadwilligheid, beschadiging van materieel en infrastructuur dus; in 1999 waren er 506. Op jaarbasis betekent dat een verhoging van ongeveer 25%.

De NMBS beschikt niet over cijfergegevens betreffende misdrijven van gemeen recht. Deze dossiers worden door de politiediensten, voornamelijk door de spoorwegpolitie, behandeld.

Inzake de getroffen maatregelen om deze problematiek aan te pakken, wens ik eraan te herinneren dat ik een werkgroep heb samengesteld uit vertegenwoordigers van de NMBS en mijn diensten. Onder meer de volgende pistes zijn bestudeerd. Ten eerste, het uitbreiden van de brigade van B-security in alle regio's en het verzekeren van een vierentwintigjarige permanentie. Deze ingreep vereist een uitbreiding van het kader van B-security met 91 posten.

Ten tweede, het oprichten van mobiele interventie-eenheden in de treinen, wat een uitbreiding van het kader van B-security vereist met 15 posten. Om de operationele efficiëntie van B-security te verhogen wordt voorgesteld het statuut van de bedienden van de interne bewakingsdienst te wijzigen. Meer specifiek betekent dat het aanstellen van beëdigde ambtenaren op het terrein.

Ten derde, intussen werd ook de studie over de oprichting van een aantal alarmcentrales beëindigd, waarbij vooral de nadruk wordt gelegd op camerabewaking van de stations en de stopplaatsen.

Daarnaast moet de kwestie van een meer algemene aanwezigheid van personeel in het station, vooral 's avonds, aangepakt worden. Deze problematiek heeft zeker een dimensie die betrekking heeft op de veiligheid maar ook de dienstverlening aan het cliënteel zou gunstig beïnvloed worden. Bovendien schept dit mogelijkheden voor jobcreatie. De dimensie dienstverlening werd bestudeerd door een andere

werkgroep, opgericht via het beheerscontract. Deze groep had als opdracht de studie van een nieuw vervoerplan inclusief diensten in de stations en de treinen.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik heb nota genomen van wat zij ons heeft meegedeeld. Mevrouw de minister, ik verzoek u ons op de hoogte te houden. Ik heb hier nog twee suggesties aan toe te voegen. Er zijn bepaalde lijnen die bijzonder onveilig zijn. Er zou er zo een zijn in de buurt van Bergen. Ook op de lijn van Gent naar Rijsel, die de grens oversteekt, stellen de problemen zich scherp. Ik wil u verzoeken om hier iets speciaals voor te doen. Dat geldt ook voor de verschillende stations die bijzonder onveilig zijn, bijvoorbeeld Brussel-Zuid en de Brusselse stations in het algemeen.

10.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Van den Eynde, deze objectieve cijfers vormen absoluut geen taboe. Ik wil deze cijfers parallel hanteren met die van het aantal reizigers. Er zijn problemen in verband met agressie in stations en op treinen. Toch zijn er een groot aantal reizigers en personeelsleden die elke dag zonder problemen de stations en de treinen gebruiken. Ik wil niet zeggen dat er geen problemen zijn maar evenmin wil ik met deze cijfers een opbod veroorzaken met betrekking tot onveiligheid op de trein. Het gaat hier om een reëel probleem dat echter slechts één van een groter aantal is. Dit probleem mag niet opgeblazen worden. Als men in dit verband aan opbod wil doen, creëert men het beeld dat de trein onveilig is. Dat is absoluut niet waar. Men kan op de trein en in het station net zo goed problemen krijgen als op andere openbare plaatsen. Ik negeer het probleem niet maar het is absoluut niet de eerste prioriteit voor de regering. Dit is slechts één element dat met de NMBS en de begeleiders moet worden besproken. Zij zijn immers het best geplaatst om de situatie te kennen en de beste oplossingen aan te dragen. Ik hoop dat ook deze elementen van mijn antwoord gehoord zullen worden. Het houdt immers een gevaar in om met dergelijke cijfers te willen aantonen dat de trein onveilig is. Dat is immers niet het geval.

10.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik ben het met de minister eens dat er op de trein problemen zijn zoals er op straat problemen zijn.

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

*De openbare commissievergadering wordt
gesloten om 12.05 uur.*

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