



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

27-02-2002

14:00 uur

mercredi

27-02-2002

14:00 heures

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

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

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

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Arnold Van Aperen aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de invoering van de verplichting van een fietsslot"
 (nr. 6385)
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "het verplicht hoofijzerslot bij fietsers" (nr. 6535)

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

- Vraag van de heer Jean-Pol Henry aan de vice- 3
 eerste minister en minister van Mobiliteit en
 Vervoer over "het trimodale platform van
 Charleroi" (nr. 6393)

Sprekers: **Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste 5
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de stand van zaken met betrekking tot de
 spoorontsluiting van de luchthaven van
 Zaventem" (nr. 6403)

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

- Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan 9
 de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
 en Vervoer over "de wijzigingen van het
 verkeersreglement inzake het gebruik van de
 openbare weg door de fietsers" (nr. 6510)

Sprekers: **Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Samengevoegde interpellaties en vragen van 12
 - de heer Francis Van den Eynde tot de eerste 12
 minister over "de uitdrukkelijke bedoeling van de
 Vlaamse regering om het samenwerkingsakkoord
 met betrekking tot het NMBS-investeringsplan
 voor 2001-2012 slechts goed te keuren als er
 politieke garanties komen dat Vlaanderen spoor-
 investeringen kan pre- of cofinancieren" (nr. 1136)
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste 12
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
 "de uitvoerbaarheid van het NMBS-
 investeringsplan 2001-2012" (nr. 6439)
 - de heer Jos Ansoms tot de eerste minister over 12
 "de patsituatie van heel het NMBS-dossier"
 (nr. 1152)
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de eerste minister 12
 over "de beloofde garanties aan Vlaanderen in het
 kader van het NMBS-samenwerkingsakkoord"
 (nr. 6532)

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - M. Arnold Van Aperen à la vice-première 1
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "l'obligation d'équiper les vélos
 d'un antivol" (n° 6385)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur
 "l'obligation d'équiper les bicyclettes d'un antivol"
 (n° 6535)

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

- Question de M. Jean-Pol Henry à la vice-première 3
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "la plate-forme trimodale de
 Charleroi" (n° 6393)

Orateurs: **Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de M. Hans Bonte à la vice-première 5
 ministre et ministre de la Mobilité et des
 Transports sur "l'état de la situation en ce qui
 concerne le désenclavement ferroviaire de
 l'aéroport de Zaventem" (n° 6403)

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

- Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la 9
 vice-première ministre et ministre de la Mobilité et
 des Transports sur "les modifications du code de
 la route concernant l'usage de la route par les
 cyclistes" (n° 6510)

Orateurs: **Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Interpellations et questions jointes de 12
 - M. Francis Van den Eynde au premier ministre 12
 sur "la volonté explicite du gouvernement flamand
 de n'approuver l'accord de coopération relatif au
 plan d'investissement de la SNCB pour la période
 2001-2012 que si la Flandre obtient des garanties
 politiques de pouvoir préfinancer ou cofinancer
 des investissements ferroviaires" (n° 1136)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre 12
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la
 mise en oeuvre du plan d'investissement 2001-
 2012 de la SNCB" (n° 6439)
 - M. Jos Ansoms au premier ministre sur 12
 "l'impasse dans le dossier SNCB" (n° 1152)
 - Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur 12
 "les garanties promises à la Flandre dans le cadre
 de l'accord de coopération relatif à la SNCB"
 (n° 6532)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Moties

26

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervolmakingscursus ADR-opleiding" (nr. 6424)

27

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

Motions

26

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les cours de perfectionnement dans le cadre de la formation ADR" (n° 6424)

27

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gewestelijk expressnet voor Brussel" (nr. 6440)

28

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau express régional pour Bruxelles" (n° 6440)

28

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

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

van

WOENSDAG 27 FEBRUARI 2002

14:00 uur

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

du

MERCREDI 27 FÉVRIER 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.16 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Arnold Van Aperen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van de verplichting van een fietsslot" (nr. 6385)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verplicht hoefijzerslot bij fietsers" (nr. 6535)

01 Questions jointes de

- M. Arnold Van Aperen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation d'équiper les vélos d'un antivol" (n° 6385)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation d'équiper les bicyclettes d'un antivol" (n° 6535)

01.01 Arnold Van Aperen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb een mondelinge vraag ingediend naar aanleiding van diverse vragen en besprekingen van een wetsvoorstel inzake fietsregistratie ter preventie van fietsdiefstallen in de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

Mevrouw de minister, ik heb meermaals vernomen dat u het fietsslot verplicht wenst te maken vanaf 1 januari 2003. In antwoord op mijn vraag van 30 januari inzake die preventiemaatregelen ter voorkoming van fietsdiefstallen heeft de minister van Binnenlandse Zaken gemeld dat u op 7 december 2001 aan de Ministerraad zou hebben voorgesteld om de fietssloten verplicht te maken. Hij deelde toen ook mee dat er echter geen consensus werd bereikt.

Aangezien de verplichting van een fietsslot reeds een jaar geleden werd aangekondigd als een vaststaand feit lijkt het mij raadzaam u daarover een aantal vragen te stellen. Waarom werd er in de Ministerraad geen consensus bereikt? Heeft dat eventueel te maken met het feit dat het Waalse en het Brusselse Gewest nog steeds geen advies hebben uitgebracht? Blijft u nog steeds voorstander van het invoeren van het fietsslot? Voorziet u dat de datum van 1 januari 2003 voor de verplichting kan worden gehandhaafd? Welke beteugelingen of straffen voorziet u in geval van het niet gebruiken van het verplichte fietsslot?

01.01 Arnold Van Aperen (VLD): Il avait été initialement prévu que l'obligation d'équiper les vélos d'un cadenas en U entrerait en vigueur le 1er janvier 2003 mais, en l'espèce, le Conseil des ministres du 7 décembre 2001 n'est pas parvenu à un consensus.

Pourquoi n'est-on pas parvenu à ce consensus? Serait-ce parce que les Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale n'ont pas rendu d'avis? La ministre continue-t-elle de préconiser l'idée de l'antivol obligatoire? La date d'entrée en vigueur est-elle maintenue au 1er janvier 2003? Quelle sanction la ministre souhaite-t-elle infliger aux personnes ne respectant pas cette obligation?

01.02 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb daar niet meer zoveel aan toe te voegen. Ik had wel de indruk dat men zou proberen om het verplichte fietsslot te regelen via de wegcode. Als mijn informatie klopt, zou men dit nu niet meer via een wijziging van de wegcode doen, maar op een andere manier. Wordt er gekozen voor een andere weg? Welke weg wordt dan gekozen om dat verplicht te maken? Zal dit het tijdsschema niet in het gedrang brengen? Verder zijn mijn vragen gelijklopend met die van mijn collega.

01.02 Daan Schalck (SP.A): En 2001, le gouvernement a décidé de rendre obligatoire les cadenas en U pour vélos. Il entendait régler les modalités d'application de cette mesure par le biais du code de la route, une manière de faire qui a soulevé nombre de questions. Il semblerait à présent que l'on opte pour une autre procédure.

Quelle est la méthode adoptée?
Quelle est la procédure de concertation requise à cet effet?
Le calendrier prévu est-il maintenu?

01.03 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, laat mij eerst duidelijkheid verschaffen in dit dossier. Het ontwerp van koninklijk besluit werd op 7 december 2001 enkel voorgelegd aan de Ministerraad op vraag van het Vast secretariaat voor preventiebeleid. In Ministerraad werd beslist het betrokken artikel te schrappen, zoals u reeds werd meegedeeld door de minister van Binnenlandse Zaken. De Ministerraad heeft dus nooit haar goedkeuring gehecht aan de verplichting fietsen uit te rusten met een hoofijzerslot. Dit gebeurde nadat de betrokkenheidsprocedure met de gewesten was gevoerd. Het gebrek aan consensus komt dus niet voort uit een eventuele afwezigheid van de gewestadviezen. Het dossier was volledig en bevatte de adviezen van de drie gewestregeringen.

01.03 Isabelle Durant, ministre: Le projet d'arrêté royal a été présenté au Conseil des ministres le 7 décembre, à la demande du Secrétariat permanent à la politique de prévention. Il a alors été décidé d'abroger l'article relatif au cadenas en U. A l'époque, le dossier comprenait déjà les avis des entités fédérées. Le projet d'arrêté royal a été transmis pour avis au Conseil d'Etat, sans la disposition relative à l'antivol pour les vélos.

De Raad van State buigt zich momenteel over het ontwerp van koninklijk besluit, maar zoals gezegd is de bepaling over het fietsslot verwijderd.

La protection contre le vol de bicyclettes est une compétence du ministre de l'Intérieur. J'estime également que trop de vélos neufs sont vendus sans protection contre le vol. Néanmoins, un règlement repris dans le code de la route ne permet pas de faire une distinction entre un vélo neuf et un vélo ancien.

Mijnheer Schalck, ik herhaal nogmaals dat het hier over een initiatief gaat van het Vast Secretariaat voor Preventiebeleid waarvoor de minister van Binnenlandse Zaken bevoegd is. Ik heb hieraan mijn medewerking verleend omdat de eerste bedoeling van de maatregel was ervoor te zorgen dat de nieuwe fietsen bij verkoop steeds zouden zijn uitgerust met een slot dat vast aan het fietskader is verbonden. Er worden immers nog te veel fietsen zonder fietsslot verkocht.

Le calendrier devrait pouvoir être établi en collaboration avec le ministre de l'Intérieur qui, avec le Secrétariat permanent, devrait entamer une concertation avec les fabricants et les importateurs.

Een wettelijke regeling via het verkeersreglement kan echter geen onderscheid maken tussen nieuwe fietsen en fietsen die reeds in het verkeer zijn. Een oplossing van het probleem moet dus niet noodzakelijk worden gezocht in een wijziging van het verkeersreglement. Meer wenselijk lijkt het mij dat het Vast Secretariaat voor Preventiebeleid zich met de sectoren van fietsfabrikanten en importeurs beraadt over alternatieve pistes om ervoor te zorgen dat de nieuwe fietsen systematisch van een slot worden voorzien.

Ik verwijs de Kamerleden, de heren Schalck en Van Aperen, inzake de timing van eventuele alternatieve maatregelen door naar de minister van Binnenlandse Zaken. Hij moet met het Vast Secretariaat voor Preventiebeleid bepalen wanneer overleg met de fabrikanten en de importeurs zal worden gepleegd om de nieuwe fietsen met een dergelijk systeem uit te rusten. Een wijziging van het

verkeersreglement is mijns inziens dus niet het meest geschikte middel.

01.04 Arnold Van Aperen (VLD): Mevrouw de minister, uit uw antwoord leid ik af dat het fietsslot niet verplicht zal worden en dat er overleg moet worden gepleegd tussen de diensten van het departement Binnenlandse Zaken en het Vast Secretariaat, om te kunnen bewerkstelligen dat de fietsenconstructeurs in dit land en elders of de invoerders van fietsen, voorzien in een vast fietsslot op het kader. Aangezien iedereen het nut van een fietsslot inzien vraag ik mij in bijkomende orde af waarom het niet wordt verplicht.

01.05 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, hopelijk wordt de piste van een verplicht fietsslot niet definitief verlaten.

Ik begrijp dat deze maatregel niet kan worden ingevoerd via de wegcode en volgens mij is het dan ook aangewezen deze aangelegenheid op de agenda te brengen van de instellingen die zich bezighouden met de productienormen, om langs die weg het fietsslot te verplichten. Hoewel het product fiets op dat vlak wellicht nauwelijks bestaat zou het toch zinvol zijn op dat niveau besprekingen aan te gaan, niet alleen omtrent het fietsslot, maar ook om op termijn andere kwaliteitskenmerken aan te passen.

Mevrouw de minister, hoewel het niet behoort tot uw bevoegdheid, hoop ik dat u bij uw bevoegde collega zal willen aandringen op een regeling omdat de impact van deze aangelegenheid op het vlak van de mobiliteit vrij groot is. Immers, de voornaamste reden waarom de fiets niet wordt gebruikt is de vrees dat hij zou worden gestolen. Zij die verplicht zijn hun fiets op een openbaar domein achter te laten, kiezen sowieso voor een ander vervoermiddel.

Los van het feit dat u niet de aangewezen minister bent om deze zaak juridisch te regelen, is het belang van degelijke fietssloten en fietsstallingen in het algemeen op het vlak van de mobiliteit groot genoeg om er blijvend aandacht aan te besteden.

01.06 Minister Isabelle Durant: Ik zal alles ondernemen om terzake positieve druk uit te oefenen op mijn collega van Binnenlandse Zaken.

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

02 Question de M. Jean-Pol Henry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme trimodale de Charleroi" (n° 6393)

02 Vraag van de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het trimodale platform van Charleroi" (nr. 6393)

02.01 Jean-Pol Henry (PS): Monsieur le président, madame la ministre, si nous partageons avec vous l'objectif de diversifier au maximum l'offre de transport, encore faut-il que cette offre soit attractive et que les services proposés soient efficaces.

A Charleroi, nous disposons d'une plate-forme multimodale qu'une société dénommée "Charleroi Dry Port" vise à promouvoir, en assurant notamment le fonctionnement économique des transferts de Charleroi-Châtelet. Cette installation se fait en bordure immédiate de

01.04 Arnold Van Aperen (VLD): Il n'y a donc pas d'obligation. On tentera plutôt de convaincre les constructeurs que d'essayer d'adapter la réglementation. Je trouve que c'est tout de même une curieuse manière de faire.

01.05 Daan Schalck (SP.A): Je déplore également que cette obligation ne soit pas imposée. Ne pourrait-on pas adapter éventuellement le règlement de police?

Nombreux sont ceux qui n'utilisent pas leur bicyclette par crainte de se la faire voler. Si les bicyclettes étaient mieux protégées, cela profiterait à notre mobilité.

01.06 Isabelle Durant, ministre: J'en toucherai un mot au ministre de l'Intérieur.

02.01 Jean-Pol Henry (PS): Charleroi Dry Port is een vennootschap die instaat voor het economisch functioneren van het trimodale overslagplatform van Charleroi-Châtelet. Die activiteit moet zorgen voor een duurzamere mobiliteit in de regio Charleroi.

la ligne SNCB 130.

Il nous apparaît donc important d'assurer le succès du fonctionnement de cette plate-forme pour que la région de Charleroi puisse bénéficier d'une mobilité plus durable.

Après avoir investi plus de 500 millions et à l'aube d'un nouvel investissement de près de 300 millions, la société "Charleroi Dry Port" s'efforce de soutenir au maximum le démarrage de ce nouvel outil de mobilité, d'importance non seulement régionale mais – nous le pensons aussi – nationale.

Malheureusement, un coup dur est porté à la crédibilité de cette plate-forme de transfert combinée. En effet, les sociétés refusent désormais d'utiliser ce mode de transport par rail au bénéfice de la route, en raison d'absence de ponctualité dans les services SNCB, avec comme conséquence de rater des transports maritimes à Anvers.

Dès lors, madame la ministre, je souhaiterais savoir quelles mesures vous envisagez afin de promouvoir ce mode de transport durable? Je sais que vous n'êtes pas à la tête de la SNCB mais vous pourriez faire passer le message et tenter de remédier aux insuffisances évoquées à propos du service de transport de marchandises, en termes de fiabilité, de ponctualité et notamment concernant la desserte Charleroi-Anvers.

02.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Henry, il va de soi que le développement de terminaux périphériques en dehors des zones principales de trafic est évidemment de nature à favoriser le transfert. Personne n'a aucun doute à ce sujet.

Vous avez cité les points qui obèrent le développement de tels terminaux ou le rendent difficile: manque de connexions quotidiennes, de fiabilité, de régularité, etc.

Dans le cas présent, une solution pourrait être la création d'un train dédié pour la connexion entre "Charleroi Dry Port" et Anvers. A ce propos, j'ai interrogé la SNCB qui me signale que pour l'organisation d'une navette quotidienne, sur base de 200 circulations par an, il faudrait justifier d'un volume de 7000 à 8000 TEU par sens de trafic. En 2001, "Dry Port Charleroi" a généré un total de 2831 tonnes-essieux, ce qui reste très loin du minimum justifiant la mise en œuvre d'un train direct, me dit la SNCB.

En outre, la SNCB précise que B-Cargo – son secteur d'activité de fret ferroviaire – est prêt à s'associer à toute formule permettant une montée en puissance des activités. Des contacts ont été pris à cet effet, tant avec l'exploitant du site qu'avec les forces vives régionales.

Au-delà de cette estimation de la SNCB et des contacts qu'elle prend, la question qui se pose est le partage des risques financiers du démarrage puisque B-Cargo ne veut pas les assumer seul. J'imagine que les études de marché auxquelles les investisseurs se sont sûrement livrés ont mis en lumière les potentiels, ce qui serait de nature à donner confiance en l'avenir et à accepter la couverture du démarrage. Cette première phase, qui est évidemment nécessaire, est rarement bénéficiaire.

Jammer, beaucoup de gens refusent de faire usage de ce terminal, vu le faible service rendu par la NMBS et le risque de ne pas être connecté à Anvers par la NMBS.

Qu'est-ce que vous comptez faire pour encourager les entreprises à utiliser ce mode de transport durable, et plus particulièrement pour assurer une connexion fiable et régulière Charleroi-Anvers?

02.02 Minister Isabelle Durant: Het succes van dergelijke terminals berust inderdaad voor een groot stuk op hun betrouwbaarheid. De oplossing zou er wellicht in kunnen bestaan een speciale trein in te leggen. De NMBS deelt mee dat die oplossing enkel rendabel is als het vervoerde volume per jaar en per rijrichting 7.000 à 8.000 ton bedraagt. Charleroi Dry Port vervoerde 2.831 ton in 1999, wat dus ver onder het streefvolume ligt.

Daarnaast is B-Cargo bereid mee in elke formule te stappen die een merkelijke verhoging van de activiteitsgraad mogelijk maakt. Er werden gesprekken aangeknoopt. B-Cargo wil de financiële risico's van de opstartperiode echter niet alleen dragen.

De formule van de speciale trein onthult de NMBS daarom echter nog niet van haar verplichtingen inzake stiptheid van de treinen. De verdragen zijn voor een stuk toe te schrijven aan de onduidelijke prioriteitstelling met betrekking tot

La formule de train dédicacé ne décharge pas la SNCB de sa responsabilité plus générale concernant le problème de la régularité. L'un des paramètres où je puis intervenir sans m'immiscer dans la gestion de l'entreprise, porte sur les règles d'attribution des priorités en matière de circulation des trains.

A cet égard, dans la foulée, d'une part, des recommandations du Livre blanc de la Commission européenne et, d'autre part, des états généraux du fret ferroviaire que j'avais organisés dans le cadre de la présidence belge – il va de soi que le transport de marchandises dépasse rapidement les frontières belges pour s'étendre à l'Europe –, j'envisage d'insérer une disposition dans le futur contrat de gestion qui sera conclu entre l'Etat et la SNCB concernant les arbitrages de priorités.

Par ailleurs, ce contrat de gestion prévoira une série de dispositifs qui seront de nature à améliorer la qualité des prestations de la SNCB. Nous mettrons notamment sur pied des mécanismes d'incitation positive.

Voilà donc quelle a été la réponse de la SNCB dans la discussion qu'elle a engagée.

Par ailleurs, en ce qui concerne la question de la régularité, sur laquelle j'ai "un moyen d'action" via le contrat de gestion, je souhaite que les trains de marchandises soient traités de manière plus intéressante quant à leur régularité ou à leur vitesse commerciale.

02.03 Jean-Pol Henry (PS): Monsieur le président, je voudrais remercier Mme la ministre pour sa réponse particulièrement complète.

Evidemment, se pose la question de savoir s'il faut faire des investissements en attendant d'avoir un chiffre d'affaires suffisant en matière de transport. La problématique est difficile et nécessitera des discussions.

En attendant, j'insiste pour que soient assurées une régularité et une ponctualité suffisantes pour que ceux qui croient en ce type de transport puissent continuer à y croire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken met betrekking tot de spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem" (nr. 6403)

03 Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état de la situation en ce qui concerne le désenclavement ferroviaire de l'aéroport de Zaventem" (n° 6403)

03.01 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we stellen vast dat er tempo komt in de uitvoering van het luchthavenakkoord van februari 2000. In februari 2001 heeft de federale regering een aantal beslissingen bekrachtigd en hier en daar wat uitgediept en de voorbije week heeft ze dat ook gedaan voor de problematiek van het lawaai.

de onderscheiden vervoersmiddelen.

Wat dat betreft, wil ik de aanbevelingen van het Witboek van de Europese Commissie en van de Staten-Generaal van het vrachtvervoer per spoor vermelden. Ik ben voornemens, een bepaling in het nieuwe beheerscontract van de NMBS in te lassen. Dit laatste zal een reeks maatregelen bevatten die tot doel hebben de dienstverlening en meer bepaald de regelmaat te verbeteren.

02.03 Jean-Pol Henry (PS): Rest nog het vraagstuk van de investeringen: moeten die er komen voor- of nadat de gunstige economische weerslag ervan is vastgesteld? Dit gezegd zijnde, dring ik erop aan dat er voldoende stiptheid wordt geboden aan de ondernemingen die dat type van mobiliteit voorstaan.

03.01 Hans Bonte (SP.A): L'accord de février 2000 devait conduire à une meilleure desserte ferroviaire de l'aéroport de Zaventem. Le désenclavement devait se faire par le biais d'une

Mijn vraag is grotendeels gevoed door de werkzaamheden van de onderzoekscommissie over Sabena. In onze speurtocht naar de fundamentele oorzaken van het faillissement horen we heel wat deskundigen telkens opnieuw verklaren dat het niet-geïntegreerd zijn van onze nationale luchtvaartmaatschappijen en onze luchthaven in ons binnen- en buitenlands spoorwegnet een fundamentele handicap is in een steeds heviger concurrentieslag met Frankrijk, Duitsland en Nederland, waar er wel betere aansluitingen voorhanden zijn. Vanochtend nog hebben getuigen die beslagen zijn in de luchthavenexploitatie, beklemtoond dat met het oog op economisch herstel die integratie zo snel mogelijk moet worden verwezenlijkt. Die signalen, die in Vlaams-Brabant zeer bekend zijn, voegen zich bij de alsmear luider wordende roep in mijn regio om ook de mobiliteitsproblemen door het autoverkeer veel fundamenteeler aan te pakken, zo niet is de evolutie op het vlak van het leefmilieu en de veiligheid zo pervers, dat wij ook daar zware moeilijkheden dreigen te krijgen.

Mevrouw de minister, ik heb een drietal precieze vragen om te achterhalen in hoeverre het engagement van de federale regering om die spooromsluiting uit te bouwen, is geconcretiseerd. Ik spreek zowel over het binnenlands spoorwegnet – wat men de realisatie van de diablo noemt –, als over de uitbouw van de HST-terminal in Schaarbeek. Die twee projecten kunnen wij absoluut niet los van elkaar zien. Volgens verkeersspecialisten kan de realisatie van de diablo – de ontsluiting met de spoorlijn Brussel-Antwerpen en met de spoorlijn richting Leuven – nooit een fundamentele oplossing bieden zonder de realisatie van een nieuwe terminal in Schaarbeek.

Dit zijn mijn drie concrete vragen.

Ten eerste, welke beslissingen heeft de regering in de beide dossiers – het binnenlands spoorwegnet en de HST-terminal in Schaarbeek – sinds het federaal akkoord van 2000 genomen? Wat is de stand van zaken?

Ten tweede, wanneer zal het HST-station in Schaarbeek effectief worden uitgebaat? Kunt u daarop een jaartal plakken? Dat is niet onbelangrijk voor de economische aantrekkingskracht van de luchthaven.

Ten derde, wanneer zal de spoorontsluiting met de lijn Antwerpen-Brussel worden gerealiseerd? Wanneer zal de integratie in het binnenlands spoorwegnet een feit zijn?

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wens aan deze drie vragen een actuele vraag toe te voegen. Ik wil evenwel uit het vaarwater blijven van andere collega's. Mijn vraag heeft betrekking op het recente akkoord inzake lawaaihinder. Een detail is niet terug te vinden in de schriftelijke vragen van mijn collega's. Welke regeling werd uitgewerkt inzake de timing van het isolatiefonds? Voor mijn streek – onder meer de gemeenten Vilvoorde, Grimbergen en Machelen – is dit een bijzonder moeilijk akkoord omdat men een concentratie van de nachtvluchten nastreeft. Dat deze concentratie een feit zou zijn vooraleer het isolatiefonds operationeel wordt is echter nog een groter probleem. Wanneer zal het isolatiefonds effectief werken? Volgens de procedure moeten de gewesten eerst

meilleure intégration de l'aéroport dans le réseau ferroviaire intérieur, il s'agit du concept diablo, ainsi que par l'aménagement d'un nouveau terminal TGV à Schaerbeek.

La commission d'enquête "Sabena" a constaté que la débâcle de la compagnie aérienne était en partie due au manque d'accessibilité de l'aéroport.

Quelles décisions concrètes ont-elles été prises en la matière depuis la conclusion de l'accord relatif à l'aéroport?

Quand le terminal TGV à Schaerbeek verra-t-il le jour?

Quand l'aéroport sera-t-il relié à la ligne Bruxelles-Anvers, permettant ainsi son désenclavement ferroviaire?

Un accord conclu récemment à propos des nuisances sonores engendrées par les vols de nuit prévoit la création d'un Fonds d'isolation chargé de l'octroi d'une aide financière destinée à permettre aux riverains de se protéger contre le bruit. A quand la mise en place de ce fonds? Je crains que la procédure ne s'éternise. A l'instar d'initiatives analogues prises à l'étranger, ne pourrait-on opter en faveur d'une formule plus efficace? Je crains que la mise en œuvre de l'accord ne soit reportée aux calendes grecques, avec toutes les conséquences négatives que l'on imagine pour les riverains de l'aéroport, dont on connaît le sort peu enviable.

een wetenschappelijke norm bepalen. Op Vlaams niveau kan deze norm binnen het anderhalf jaar worden vastgelegd. Vraag is of deze norm hanteerbaar zal zijn. Zou het niet efficiënter en sneller zijn de initiatieven van buitenlandse luchthavens te bestuderen die met succes isolatieprogramma's hebben uitgevoerd en terzake normen hanteren die efficiënt blijken te zijn? Op die manier kan de koppeling tussen de concentratie van de nachtvluchten en de isolatie van de huizen sneller en efficiënter worden gemaakt. Ik vrees dat de vooropgestelde procedure veel langer zal duren en de mensen uit mijn regio geconfronteerd zullen worden met extra lawaaioverlast en een slechte nachtrust.

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de integratie van de nationale luchthaven en de luchtvaart in het algemeen in een globaal plan betreft, heb ik een paar dagen geleden een vergadering gehad met BIAC. BIAC is vragende partij en verhoogt de druk om een betere verbinding tussen trein en luchthaven tot stand te brengen.

Wat is de stand van zaken? Wat de kant Brussel-Leuven-Luik betreft, is de kruising met de lijn 36 reeds in uitvoering. De procedure voor de bouwvergunning van de bocht richting Leuven-Luik loopt. De verbinding moet klaar zijn tegen eind 2005.

Wat de kant Brussel-Mechelen-Antwerpen betreft, bestuderen de NMBS en de betrokken gewesten een aantal tracés. Een van de mogelijkheden is het middenbermtracé E19. Het Vlaams Gewest bereidt op dit ogenblik het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor. De bouwvergunningsaanvraag zou in 2003-2004 worden ingediend.

In het Brusselse Gewest zijn de procedures gestart om het tracé te hernemen in het gewestelijk bestemmingsplan met de bedoeling de stedenbouwkundige vergunning in de loop van 2005 aan te vragen. Parallel daarmee wordt de uitbreiding van de perroncapaciteit in het station Luchthaven in samenwerking met BIAC bestudeerd. Daarbij wordt onder meer gedacht aan meer of langere perrons en de verbindingen met de personenhallen van de luchthaven.

Op uw tweede vraag kan ik het volgende antwoorden. Conform de regeringsbeslissing wordt werk gemaakt van een globale studie over de tweede intermodale terminal te Brussel. De begrotingsenveloppen zijn voorzien in het investeringsplan van het HST-deel tegen 2012.

Uw derde vraag ging over de spoorontsluiting van de lijn Antwerpen-Brussel. De realisatietermijn van die spoorontsluiting is 2012 volgens het investeringsplan.

Daarmee geef ik u de laatste elementen en termijnen waarin momenteel is voorzien volgens de bouwaanvragen met betrekking tot de delen van de diabolos en de tweede HST-terminal. Wij zullen bevestigen welke de beste plaatsen zijn voor die HST-terminal in het kader van het project-Schaarbeek.

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Au cours de la réunion organisée il y a quelques jours avec les responsables de BIAC, il est apparu que cette dernière était également demanderesse de meilleures liaisons entre l'aéroport et le rail.

J'en viens à présent à l'état d'avancement de ce dossier. En ce qui concerne Bruxelles-Louvain-Liège, le croisement avec la ligne 36 est en cours d'exécution. La procédure en vue de l'obtention d'un permis de bâtir pour le virage en direction de Louvain-Liège est en cours et la liaison devrait être achevée d'ici à fin 2005.

Quant à la liaison Bruxelles-Malines-Anvers, plusieurs tracés sont à l'étude, dont celui correspondant à la berme centrale de l'autoroute E19; la Région flamande prépare actuellement la mise en œuvre du plan régional d'aménagement du territoire et la demande de permis de bâtir devrait être introduite en 2003-2004. La Région de Bruxelles-Capitale a entamé la procédure en vue de l'intégration du tracé dans le Plan régional d'affectation. A cet égard, la demande de permis d'urbanisme devrait être introduite en 2005, parallèlement, on étudie la possibilité d'allonger les quais de la gare de Bruxelles-National-Aéroport.

Une étude globale est en cours à propos du deuxième terminal intermodal à Bruxelles. Le plan d'investissement prévoit les

moyens nécessaires d'ici à 2012. Toujours selon le plan d'investissement, le désenclavement ferroviaire par le biais de la ligne Anvers-Bruxelles est prévu pour 2012.

03.03 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik heb niets gehoord over mijn bijkomende vraag over het isolatieprogramma.

Mevrouw de minister, over uw precieze antwoorden wil ik wel enkele bedenkingen kwijt.

Het Sabena-debacle, de huidige moeilijkheden in Vlaams-Brabant en de maandelijks zichtbaar toenemende verkeerscongestie en sluipverkeer zouden ertoe kunnen aanzetten om de timing van die procedures en engagementen te herzien. Ik hoor dat de realisatie van de HST-terminal en van de capaciteitsuitbreiding van de lijn Antwerpen-Brussel gepland is voor 2012. De bouwvergunningsaanvraag kan worden verwacht in 2003 of 2004 en er moeten nog investeringsprogramma's worden opgemaakt. Ik vrees dan ook dat de datum van 2010 die vaak nogal smalend wordt geformuleerd door mensen die zich bezighouden met de economische reconversie van de streek, pijnlijk precies zou kunnen zijn. Daarom blijf ik erop aandringen om die timing opnieuw te bekijken en het voorstel opnieuw aan de regering voor te leggen om te pogen de zaken te versnellen.

03.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Bonte, u vraagt om na te gaan of het mogelijk is om de realisatie van een aantal belangrijke elementen te versnellen. Ik heb dezelfde discussie gevoerd met BIAC dat daarover eveneens vragen stelde. Ook op basis van de vragen van de heer Daan Schalck hebben wij al gesproken over de prioriteitsproblemen voor het verkeer en het belang van de rechtstreekse verbinding voor de HST in de luchthaven. Ik begrijp de bezorgdheid over de vooropgestelde termijn voor de uitvoering.

In het kader van de samenwerkingsakkoorden is beslist dat een uitvoerend interministerieel comité het investeringsplan maandelijks, per trimester of jaarlijks zal volgen. Die dossiers zijn belangrijk voor de luchthaven en het luchthavenbeleid, maar een versnelde uitvoering is ook beter voor de economische groei van de subregio. Met het investeringsplan moet echter naar een evenwicht worden gezocht tussen de belangen van de treinpendelaars en de belangen van de luchthaven.

De tweede bijgevoegde vraag ging over de nachtvluchten en het akkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Brusselse Gewest en de federale regering en over het isolatieprogramma. U weet dat wij een algemene beslissing hebben genomen over de zones waar geluidsoverlast mogelijk is en over de belangrijke federale bijdrage inzake isolatiepremies.

Ik kan u nu nog geen precieze kalender bezorgen, maar ik begrijp uw vraag wel. Het is noodzakelijk voor de betrokkenen dat er een nieuwe geluidsconcentratie komt samen met een daadwerkelijke geluidsisolatie. Ik kan op dit moment niet verzekeren dat het zo zal gaan, maar ik heb de verzekering dat de Vlaamse partners in de

03.03 Hans Bonte (SP.A): La ministre n'a pipé mot à propos du Fonds d'isolation.

La congestion du trafic dans les communes à proximité de Zaventem en particulier, et entre Bruxelles et Louvain en général, devient insoutenable. A l'écoute des projets de la SNCB, je retiens mon souffle. En outre, le temps presse. Est-il possible d'intervenir pour accélérer le dossier?

03.04 Isabelle Durant, ministre: Ces dossiers ont fait l'objet de nombreuses discussions, également avec BIAC. J'accueillerai favorablement toutes les propositions respectant l'équilibre entre les utilisateurs du train et de la voiture et qui permettraient d'accélérer la mise en oeuvre du plan d'investissement pour l'aéroport.

Nous avons pris une décision en matière de nuisances sonores et d'isolation. Je ne puis vous communiquer de calendrier précis mais nous avons décidé quelles sociétés seraient chargées de réaliser l'isolation. Je prends note de votre question concernant la simultanéité des concentrations sonores et de votre demande visant à ce que l'on prête attention aux personnes qui en subissent des inconvénients.

discussie met ons dezelfde bezorgdheid delen. Wij hebben enkel gedefinieerd welke bedrijven de geluidsisolatie zullen aanbrengen. Er komen twee verschillende bedrijven in aanmerking, die met BIAC zullen samenwerken om onderaannemers aan te nemen en de werven te openen. Ik begrijp zeer goed uw vraag naar een zo groot mogelijke gelijktijdigheid tussen de nieuwe geluidskoncentratie en het aanbrengen van isolatie voor de mensen die daardoor geluidsoverlast krijgen. Uw vraag is zeer pertinent. Wij zullen er de volgende maanden, bij de uitvoering van het plan, dus veel aandacht aan besteden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03.05 De voorzitter: Collega's, normaal gezien had de heer Sevenhans nu zijn vraag moeten stellen aan de eerste minister. Er waren trouwens nog verschillende andere vragen voor de eerste minister, maar die heeft conform het Reglement van de Kamer, artikel 90 meen ik, besloten dat mevrouw Durant, als vice-eerste minister, in zijn plaats zal antwoorden. In die omstandigheden heeft de heer Sevenhans beslist zijn vraag nr. 6412 in te trekken.

De interpellaties die vervolgens aan de orde zijn, komen van verschillende collega's, onder wie ikzelf, en handelen over de spanning tussen de Vlaamse en de federale regering in verband met het spoorwegaanbeleid. Ik heb echter aan de heer Ansoms beloofd dat ik op hem zou wachten. Hij maakt immers deel uit van de mensen die daarover interpelleren. Ik wil mijn woord houden.

Collega's, de vragen die daarop volgen, komen onder meer van de heer Fournaux, maar die is er nu niet. Daarna staat op de agenda een hele reeks vragen van mevrouw Brepoels. Die blijft hier sowieso aanwezig, want straks wil ze nog interpelleren.

Er is ook een vraag van mevrouw Coenen. Ik stel dus voor haar eerst aan het woord te laten, als u het daarmee tenminste eens bent, mevrouw Brepoels? Dan krijgt u straks ineens het woord voor uw hele reeks vragen.

03.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, het is 14.45 uur.

03.07 De voorzitter: Om 15 uur handelen we de interpellaties af.

03.08 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, volgens de agenda behandelen we om 15.30 uur de wetsvoorstellen.

03.09 De voorzitter: Mevrouw Brepoels, wij zullen de vragen en de interpellaties wel afwerken. Het is beter dat we het zo doen. Ik heb collega Ansoms laten verwittigen. Als u het ermee eens bent, kan mevrouw Coenen haar vraag eerst stellen, en dan krijgt u straks het woord voor uw hele reeks vragen.

04 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modifications du code de la route concernant l'usage de la route par les cyclistes" (n° 6510)

04 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijzigingen van het verkeersreglement inzake het gebruik van de openbare weg

03.05 Le président: Diverses questions ont été adressées au premier ministre, lequel a décidé, conformément au Règlement, de confier à la vice-première ministre, Mme Durant, le soin de répondre à sa place. Dans ces conditions, M. Sevenhans a pris la décision de retirer sa question.

J'ai promis à M. Ansoms que nous l'attendrions pour les questions suivantes.

door de fietsers" (nr. 6510)

04.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je serai brève car il s'agit, en fait, d'une mise au point.

J'ai été interpellée, à quelques reprises, par une série de militants cyclistes qui se posent des questions sur la mise en œuvre des sens uniques limités et la modification par arrêté royal qu'elle suppose. Ils se voient bloqués comme groupe de pression dans leur action ainsi que dans le développement de projets concrets au sein des communes. A titre d'exemple, la ville de Liège ne veut plus rien faire en termes de circuits cyclistes car elle attend la nouvelle réforme. Par contre, d'autres communes sont sollicitées pour réaliser des pistes cyclables en tenant compte de l'ancienne législation qui implique toute une série de surcoûts par rapport à la modification que l'on prévoit.

Ce projet figurant au nombre des projets du gouvernement, je voulais savoir ce qu'il en est. Avez-vous reçu l'avis des Régions? Faut-il que j'interpelle ou non mes camarades wallons et bruxellois pour qu'ils fassent pression sur leur gouvernement afin que ce dossier aboutisse très vite et que la situation soit claire?

04.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, madame Coenen, je vous remercie pour cette question d'autant plus qu'elle concerne des dossiers que nous avons examinés au sein de cette commission en bonne collaboration.

Un paquet de mesures a été approuvé par le Conseil des ministres début janvier 2002 et ce après que les Régions aient rendu leurs avis en décembre 2001. Les textes ont été transmis au Conseil d'Etat pour avis dans les 30 jours. Il s'agit des zones 30 aux abords d'écoles, les motocyclettes de classe B interdites sur les pistes cyclables dans les agglomérations, le fait qu'à la fin d'une piste cyclable continuer à rouler ne sera plus considéré comme une manœuvre, l'interdiction de stationnement des deux côtés du début et de la fin de la piste cyclable et la possibilité pour les gestionnaires de voiries de permettre aux vélos de circuler sur les bandes réservées aux bus ou autres sites propres sous certaines conditions.

Un deuxième paquet de mesures a été approuvé par le Conseil des ministres le 21 décembre 2001 et a été transmis, pour avis, aux Régions début janvier 2002. Il s'agit des mesures qui concernent la permission aux taxis-vélos de rouler, moyennant permis, sur les zones piétonnières, le fait que l'on passe de 0.75 à 1 mètre pour la largeur légale d'une remorque tirée par un vélo, l'introduction obligatoire, sous certaines conditions, de la circulation en sens unique dans les rues à sens unique et la levée de l'obligation, sous certaines conditions, de marquer les pistes cyclables quand ils amènent à un

04.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Regelmäßig fragen fietsers die voor hun belangen opkomen mij wanneer de maatregelen die werden aangekondigd om hun situatie te verbeteren zullen worden genomen. Het gaat meer bepaald om de inrichting van beperkt éénrichtingsverkeer. Sommige steden zoals Luik weigeren hun infrastructuur te wijzigen zolang het verkeersreglement niet is hervormd. Het Brussels Gewest heeft een ordonnantie aangenomen om beperkt éénrichtingsverkeer in te richten en subsidies aan de gemeenten toe te kennen. Deze ordonnantie is gebaseerd op de oude wetgeving wat de kosten van de aanpassingswerken verhoogt. Het advies van de Gewesten is vereist: moet ik er bij mijn collega's op aandringen het nodige te doen om de situatie op dat niveau uit de impasse te halen? Hoe ver staat het met uw voorstellen hieromtrent?

04.02 Minister Isabelle Durant: De Ministerraad heeft begin januari een pakket maatregelen aangenomen, namelijk de inrichting van "zones 30" in de buurt van scholen, het verbod voor bromfietsen van het type B om op fietspaden binnen de agglomeratie te rijden, het fietsverkeer op afgescheiden paden, een parkeerverbod bij het begin en het einde van een fietspad en de mogelijkheid voor wegbeheerders om fietsen om busvakken toe te staan. Deze maatregelen werden bezorgd aan de Raad van State. Op 21 december 2001 heeft de ministerraad een tweede pakket maatregelen genomen en overgezonden aan de Gewesten. Het betreft onder andere de wettelijke breedte van 0,75 tot 1 meter van fietskarren, de opheffing van de verplichting om de toeleidende fietspaden naar een fietsopstapvak te markeren.

"fietsopstelvak".

Un troisième paquet de mesures fera encore l'objet de discussions en groupe de travail. Il s'agit de la permission aux cyclistes de rouler à contre-sens dans un sens interdit par l'introduction obligatoire de la circulation limitée en sens unique. La signalisation qui doit être placée comprend le panneau C1 plus le panneau F19 (circulation à sens unique) avec les sous-panneaux nécessaires. A cet égard, la nouvelle réglementation est maintenue mais il y a une différence: l'obligation de placer un panneau C1 à la fin d'un tronçon en sens unique est supprimée.

Tel est l'état de nos travaux en groupe de travail. J'ajoute que lors de la préparation de l'ordonnance qui a été approuvée par le Conseil de la région de Bruxelles-Capitale, il a été tenu compte de la modification du Code de la route.

Les conditions par rapport à l'introduction obligatoire de la circulation à sens unique limité, qui sont reprises dans le projet de l'arrêté ministériel, correspondent dans les grandes lignes aux conditions de l'ordonnance. Les différences constatées sont, en effet, tout à fait minimales.

Les projets d'arrêté dans lesquels l'introduction obligatoire de la circulation à sens unique est reprise ont été envoyés aux Régions pour avis. J'ai lancé un appel aux régions pour que ces avis soient en ma possession pour la fin du mois de mars. Si tout autre élément peut amener à accélérer ce processus, je ne peux évidemment que m'en réjouir. Le Conseil d'Etat devra ensuite donner son avis dans le mois qui suivra.

Comme vous l'avez dit, madame, cette mesure a d'importantes implications pour les gestionnaires de voiries. Il faudra évidemment prévoir une période transitoire pendant laquelle ces gestionnaires devront étudier la situation des différentes rues à sens unique et placer, ensuite, la signalisation adéquate et éventuellement prendre les mesures de sécurité nécessaires en matière d'infrastructure. C'est la raison pour laquelle l'ordonnance de Bruxelles rencontre les objectifs fédéraux afin de généraliser cette circulation à sens unique limité. J'espère d'ailleurs que les communes bruxelloises feront plein usage des crédits qui leur sont accordés dans le cadre des dispositions de la Région bruxelloise.

Voilà donc l'état des lieux: Conseil d'Etat pour certains, avis des Régions pour d'autres, avis que j'attends pour fin mars et, par ailleurs, un grand parallélisme entre le travail qui a été fait par la Région bruxelloise et celui qui a été effectué au niveau fédéral.

04.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Madame la ministre, si je vous ai bien compris, un paquet de mesures a été envoyé au Conseil d'Etat en décembre. Ce dernier dispose de 30 jours pour rendre son avis. Or nous sommes, fin février.

04.04 Isabelle Durant, ministre: Le Conseil d'Etat ne répond malheureusement pas toujours dans les 30 jours. Mais en tout cas, j'espère recevoir son avis dans les prochains jours. Je répète que j'attends la réponse des Régions pour fin mars puisque les projets

Andere voorstellen betreffen de mogelijkheid fietsers een eenrichtingsstraat tegen de rijrichting in te laten nemen en de vereenvoudiging van de daartoe vereiste signalisatie. De ordonnantie voorziet ook in de wijziging van het verkeersreglement. De voorstellen zijn aan de Gewesten overgemaakt die hierover tegen eind maart een advies moeten verstrekken. Vervolgens moet het advies van de Raad van State worden afgewacht. De nieuwe maatregelen zijn belangrijk voor de beheerders van het wegennet. Voorts is een aangepaste signalisatie noodzakelijk.

Ten slotte wijs ik erop dat de Brusselse ordonnantie tegemoetkomt aan de federale doelstellingen.

04.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Voor een deel van de maatregelen moest de Raad van State zijn advies binnen 30 dagen geven.

04.04 Minister Isabelle Durant: Spijtig genoeg wordt het advies van de De Raad van State niet steeds uitgebracht binnen de

leur ont été transmis en janvier et qu'elles disposent de 45 jours pour ce faire. Cependant, si je pouvais en disposer plus tôt, je m'en réjouirais.

termijn van 30 dagen.

Ik reken erop het advies van de Gewesten over de maatregelen die hen aanbelangen in maart te ontvangen.

04.05 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Je vais demander à mes collègues siégeant au parlement wallon ou au parlement bruxellois d'interpeller le ministre responsable à ce sujet.

04.05 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ik zal mijn Waalse en Brusselse collega's verzoeken druk uit te oefenen op hun respectieve regering.

Voorzitter: Jean Depreter.

Président: Jean Depreter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Francis Van den Eynde tot de eerste minister over "de uitdrukkelijke bedoeling van de Vlaamse regering om het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het NMBS-investeringsplan voor 2001-2012 slechts goed te keuren als er politieke garanties komen dat Vlaanderen spoorinvesteringen kan pre- of cofinancieren" (nr. 1136)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoerbaarheid van het NMBS-investeringsplan 2001-2012" (nr. 6439)

- de heer Jos Ansoms tot de eerste minister over "de patsituatie van heel het NMBS-dossier" (nr. 1152)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de eerste minister over "de beloofde garanties aan Vlaanderen in het kader van het NMBS-samenwerkingsakkoord" (nr. 6532)

05 Interpellations et questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde au premier ministre sur "la volonté explicite du gouvernement flamand de n'approuver l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB pour la période 2001-2012 que si la Flandre obtient des garanties politiques de pouvoir préfinancer ou cofinancer des investissements ferroviaires" (n° 1136)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre du plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB" (n° 6439)

- M. Jos Ansoms au premier ministre sur "l'impasse dans le dossier SNCB" (n° 1152)

- Mme Frieda Brepoels au premier ministre sur "les garanties promises à la Flandre dans le cadre de l'accord de coopération relatif à la SNCB" (n° 6532)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.)

(La réponse sera fournie par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.)

05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het moet mij van het hart dat ik soms verbaasd ben door de specialisaties binnen de regering van de ministers die er onder het etiket groen aan deelnemen. In de Vlaamse regering hebben we mevrouw Vogels, voornamelijk gekend omwille van blabla, boemboem, die nu plots campagne gaat voeren tegen slanke dames. Ik hoop dat ze u daarmee niet viseert. Op federaal vlak hebben we mevrouw Aelvoet die naar men mij zegt eerder gespecialiseerd is in het beleid met betrekking tot gezonde voeding en die daar tot zeer eigenaardige resultaten komt. U mag het mij niet kwalijk nemen, maar soms heb ik de indruk dat u er voornamelijk in gespecialiseerd bent de Vlaamse regering in het bijzonder en de Vlamingen in het algemeen een beetje dwars te zitten, hen een stokje in de wielen te steken en ervoor te zorgen dat de heer Dewael af en toe – als ik het zo familiair mag uitdrukken – op zijn bek gaat.

05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La ministre Durant donne parfois l'impression de vouloir mettre des bâtons dans les roues du gouvernement flamand. Le 14 juillet 2001, un accord de coopération relatif au plan d'investissements de la SNCB 2001-2012 a été conclu. En vertu de cet accord, les Régions peuvent préfinancer ou cofinancer les investissements dans le secteur des chemins de fer. C'est ainsi que la Flandre peut accélérer le désenclavement ferroviaire

Dat was onlangs nog het geval naar aanleiding van wat men het communautair samenwerkingsakkoord van 14 juli heeft genoemd. Het gaat om een merkwaardige datum, de Vlamingen hadden al op hun hoede moeten zijn. Het gaat om het communautair samenwerkingsakkoord inzake de NMBS-investeringen of beter gezegd het investeringsplan 2001-2012. Daarin werd vastgelegd dat de gewesten bepaalde initiatieven – ik heb er geen ander woord voor dan spoorinvesteringen – kunnen cofinancieren of prefinancieren. Dat was voor Vlaanderen en de Vlaamse regering van cruciaal belang omdat zij hiermee een snellere uitbouw wilden bekomen van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. Dan is er ook nog de zaak rond Zaventem. Dat was dus van zeer groot belang. Na heel wat onderhandelen heeft men hen dat toegestaan. Ik moet eerlijk zeggen dat ik daar steeds wat sceptisch tegenover heb gestaan. In feite ging de Vlaamse regering – god zij dank niet de Vlamingen – er prat op dat zij naast het feit dat zij al voor 70% van de financiering van deze Staat mag zorgen nog eens haar eigen kosten mag pre- of cofinancieren. Wij wilden absoluut ons geld uitgeven. Het kan alleszins beter daaraan worden besteed dan aan andere zaken.

Laten wij eerlijk zijn, mevrouw de vice-eerste minister, u was daar niet echt gelukkig mee. U hebt dit trouwens ook heel vaak gezegd. Men heeft daarover een hele touwtrekkerij georganiseerd. Op een zeker ogenblik heeft men het nodig gevonden niet alleen de Raad van State te raadplegen maar ook een paar zeer bekende professoren. Ik denk hierbij in het bijzonder aan Jan Velaers en Geert Goedertier. Het advies van de Raad en de juridische specialisten was eensluidend: rekening houdende met de huidige wetgeving kon het niet dat de gewesten zouden prefinancieren of cofinancieren. Mevrouw de vice-eerste minister, ik wil ruiterlijk toegeven dat u daar gelijk hebt gehaald op basis van ernstige juridische argumenten alhoewel dit uiteraard niet de motivering was van uw politieke houding. De waarheid heeft nu eenmaal haar rechten.

De Vlaamse regering heeft zich vanzelfsprekend zeer zwaar zorgen gemaakt over de gevolgen van deze verschillende zeer negatieve adviezen. Onder druk van een aantal partijen in het Vlaamse Parlement heeft de heer Dewael, ondanks zijn familienaam de minister-president van de Vlaamse regering, op 11 februari een schrijven gericht tot de eerste minister, de heer Verhofstadt, om hem te vragen of hij de Vlaamse regering kon garanderen dat die cofinanciering of prefinanciering mogelijk is. Daarmee werd een nieuw hoofdstuk geschreven in het communautaire gehakketak rond de NMBS.

Men heeft een tijdje moeten wachten op het antwoord want de brief van de heer Dewael is zeer sterk gedocumenteerd en citeert uitvoerig uit de verschillende adviezen. Indien een prefinanciering of een cofinanciering in de huidige wetgeving niet kon, moest het akkoord worden herzien en de wetgeving worden aangepast als men tenminste de Vlaamse eis wou inwilligen.

Mevrouw de vice-eerste minister, het is geen geheim dat u nogal weigerachtig stond ten overstaan van nieuwe onderhandelingen en zeker ten overstaan van een aanpassing van de wetgeving want dit zou de regionalisering, waarvoor u als Belgisch patriot huiverig bent, wel eens mogelijk kunnen maken. De vraag rees wat de Belgische,

d'Anvers et de l'aéroport de Zaventem. Le gouvernement flamand s'est réjoui de pouvoir financer lui-même ces chantiers. La vice-première ministre, en revanche, n'était pas enchantée. Selon le Conseil d'Etat et d'après des constitutionnalistes, ce financement régional n'est de toute façon pas possible. La vice-première ministre avait donc en fait raison. Le ministre-président flamand, M. Dewael, a demandé des garanties au premier ministre. Il a l'intention de modifier la loi spéciale si nécessaire. La ministre Durant s'est montrée réticente devant la perspective de nouvelles négociations et d'une adaptation de la législation.

Depuis le 20 février, nous disposons d'une réponse du premier ministre dans laquelle il promet que tout va s'arranger. Si ce n'est pas le cas, la législation sera adaptée.

La vice-première ministre souscrit-elle à la réponse du premier ministre? Peut-elle accepter une modification de la législation? Cherche-t-on à jeter de la poudre aux yeux de M. Dewael? S'agit-il uniquement d'amadouer les Flamands?

de federale regering zou doen. Sinds 20 februari is er een antwoord van de eerste minister dat een stuk korter is dan de brief van de minister-president van de Vlaamse regering. Dit antwoord is ook veel eenvoudiger. De eerste minister zegt doodgewoon in een enigszins wollige taal en omzwachteld met wat technische terminologie dat het in orde komt.

Het besluit komt neer op het volgende: zit er maar niet mee in, jongens, het komt in orde; en mocht het niet in orde komen – maar het komt in orde –, dan zullen wij de wetgeving wel aanpassen.

Nu stel ik vast dat de wetgeving niet mag worden aangepast, omdat u zich daartegen verzet, mevrouw de minister. Vandaar ook mijn inleiding: u bent wat gespecialiseerd in het stokken in de wielen steken van de Vlaamse regering. In tegenstelling tot collega Sevenhans die graag antwoord had gekregen van de eerste minister, ben ik ondertussen wel van mening veranderd. Ik stel mijn vraag nu liever aan u als betrokken vice-eerste minister. De eerste minister stelt ervoor te zullen zorgen dat, als het niet anders kan, de zaak toch zal worden aangepast. Ik vraag liever aan u als de vice-eerste minister die altijd op de rem is gaan staan: bent u het hiermee eens? Zult u het hiermee eens zijn? Hebt u al besloten wijzigingen eventueel te aanvaarden? Op dat vlak capituleert u toch een beetje, en dat is nog een eufemisme.

Of is dat allemaal gedaan om de franje, om Dewael zand in de ogen te strooien? Iedereen weet dat Dewael zich soms wel eens voordoet als een Vlaamse leeuw, maar dan een leeuw van pluche, een Vlaamse leeuw uit de Barbie-collectie: zeer gevaarlijk is hij niet.

Mijn enige vraag is: zult u desnoods zo ver gaan dat u de Vlaamse regering haar kans geeft, of is het eens te meer een operatie van de eerste minister? Die is misschien niet geïnspireerd door u dan, want van dergelijke snode plannen wens ik u niet eens te verdenken, maar mogelijk wel door de beruchte heer Slangen: l'âme noir, l'éminence grise van de eerste minister. Heeft die hem dat ingefluisterd om de Vlamingen voor de zoveelste keer te sussen? Wij weten allemaal dat zulks niet zo moeilijk is: de heer Dewael wordt graag gesust.

05.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, een dag of tien geleden, dus nog vooraleer de problematiek terug ter sprake kwam in het Vlaams Parlement, had ik hierover al een vraag ingediend. De discussie over de mogelijke uitvoerbaarheid van het investeringsplan naar aanleiding van de totstandkoming van het samenwerkingsakkoord werd wel erg lang uitgesteld, op basis van heel wat juridische betwistingen.

Her en der, ook door politieke partijen van de meerderheid in het Vlaams Parlement, werd zelfs gesuggereerd dat beter opnieuw over het investeringsplan zou worden onderhandeld waardoor een grotere juridische zekerheid kan worden verworven inzake de uitvoering van belangrijke investeringen voor de Vlaamse, maar ook voor de nationale economie zoals de ontsluiting van de haven van Antwerpen.

Mevrouw de minister, door de ellenlange discussies op basis van juridische argumenten is uw plan bijna één jaar achteropgeraakt. Ik herinner mij dat de heer Vanoost er bij de regering op aandrong dat de wetswijziging van de wet van 21 maart 1991 voor het zomerreces

05.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Pour toutes sortes de raisons d'ordre juridique, l'accord de coopération entre la SNCB et les Régions relatif au plan d'investissements 2001-2012 n'a été adopté qu'après moult difficultés par le Parlement flamand. Aussi, de nombreuses voix se sont élevées pour renégocier ce plan afin d'obtenir des garanties supplémentaires en matière d'investissements, notamment pour le désenclavement du port d'Anvers. Dans une interview récente, Monsieur Schouppe s'est prononcé lui aussi en faveur de nouvelles négociations. Hormis la

moest zijn goedgekeurd. Dat werd naar het einde van het jaar verschoven. Vooraleer er duidelijkheid in het Vlaams Parlement is en de Senaat zijn goedkeuring heeft gegeven, zijn we bijna één jaar verder.

Hetzelfde weekend deed de heer Schouppe in een interview naar aanleiding van de ontwikkeling bij ABX een aantal pertinente uitspraken over een aantal andere zaken zoals de schuldenberg van de NMBS, het GEN en ook het investeringsplan. Daarin zei hij dat opnieuw over het plan moest worden onderhandeld. Ik weet natuurlijk dat hij daarvoor andere redenen heeft dan een aantal politieke partijen. Ik citeer de heer Schouppe: "Het investeringsplan van de regering kunnen wij zo niet realiseren. Daarover zal nog worden onderhandeld. Ofwel komt de overheid met geld over de brug, ofwel worden de investeringen teruggeschroefd". De heer Schouppe heeft dit trouwens vaker gezegd, ook na de goedkeuring in het federaal Parlement.

Buiten onze Waalse vrienden is eigenlijk niemand nog gelukkig met het investeringsplan: niet de Vlaamse regering, niet het Vlaams Parlement, niet de Vlaamse meerderheidspartijen, niet de Vlaamse oppositiepartijen en niet de NMBS zelf.

Mevrouw de minister, zou het niet verstandiger zijn om over een en ander opnieuw te onderhandelen zodat wij een realistischer evenwicht krijgen en beter aan de noden in de verschillende delen van ons land tegemoetkomen? Zou het praktisch gezien niet beter zijn om in de plaats van met een twaalfjarenplan, met een vijfjarenplan te werken – dat maakt snelle beslissingen op korte termijn mogelijk – dat door een tienjarenplan wordt begeleid en dat de planning op middellange termijn garandeert. Mevrouw de minister, iedereen vindt het belangrijk om in de eerste jaren bij de investering te worden betrokken. Bij een nieuwe regering en nieuwe besprekingen heeft het twaalfjarenplan immers geen waarde meer.

Naar aanleiding van het schriftelijk antwoord dat de eerste minister richtte tot de Vlaamse minister-president en de minister van Mobiliteit en Vervoer, wou ik aan de eerste minister nog een vraag stellen met een volledig andere draagwijdte.

Mevrouw de minister, aangezien u mijn vragen zult beantwoorden namens de eerste minister, wil ik u erop wijzen dat ik een duidelijk onderscheid wens te maken tussen beide vragen. Inderdaad, de ene vraag heeft betrekking op het standpunt dat wordt ingenomen door de NMBS, alsook door een aantal politieke partijen, terwijl de andere vraag handelt over het standpunt van de federale overheid, dat de eerste minister uiteenzet in zijn brief, gericht aan u en aan de Vlaamse regering.

Hopelijk, mevrouw de minister, kunt u namens de eerste minister antwoorden op de volgende vragen.

De juridische adviezen van de heren Veelaers en Goedertier waren zo gelijklopend dat er in feite geen speld tussen te krijgen was. Om op de ene of de andere manier daaruit te geraken, werd wellicht een brief gericht tot de eerste minister. Volgens mij gaat het hier niet om het bekomen van juridische garanties, maar wel van politieke garanties. Om die reden wou ik de eerste minister daarover ondervragen.

Wallonie, personne ne semble donc être favorable au plan d'investissement actuel.

Ne faudrait-il pas relancer les négociations afin de veiller à ce que le plan d'investissements réponde aux besoins réels des deux Régions du pays?

Ne serait-il pas préférable de définir des plans quinquennaux plus concrets, qui seraient soutendus par un plan décennal comportant la planification à moyen terme?

Quelles garanties le premier ministre a-t-il données au gouvernement flamand dans sa lettre du 20 février 2002, pour pouvoir mettre en oeuvre l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB? Il ne s'agit en fait pas de garanties juridiques mais de garanties politiques. Le premier ministre fait également une distinction entre cofinancement et préfinancement. Il n'a pas tort: en cas de préfinancement, il faut rembourser, tandis que le cofinancement ne peut se faire que dans les limites des compétences propres. En réalité, cependant, il n'y a aucune différence.

Le premier ministre souligne également que le gouvernement va entreprendre toutes les démarches juridiques nécessaires pour permettre la réalisation de l'accord de coopération. Une fois de plus, nous sommes sceptiques. La conclusion de la lettre, qui se réfère à la clé de répartition 60/40, n'est pas exacte. Le cofinancement représente des fonds supplémentaires, qui n'entrent donc pas dans le cadre de la clé de répartition 60/40. Qu'en est-il du préfinancement?

Wat mij terzake opvalt – en dat is interessant voor de Vlaamse meerderheidspartijen in het Parlement – is dat de eerste minister in zijn brief nogmaals uitdrukkelijk verwijst naar artikel 4 van het samenwerkingsakkoord, dat duidelijk bepaalt dat het uitsluitend de federale overheid is die krachtens de wet van 8 augustus 1980 bevoegd is inzake de wijziging of de goedkeuring van het investeringsplan van de NMBS. De goedkeuring van het samenwerkingsakkoord als dusdanig wijzigt niets aan die bevoegdheid. Volgens de eerste minister ligt de bevoegdheid duidelijk op federaal niveau, al maakt hij wel een onderscheid tussen de cofinanciering en de prefinanciering. Wat de prefinanciering betreft, haalt hij argumenten aan die hier destijds ook reeds werden naar voren gebracht, namelijk dat de Vlaamse regering in feite als bank optreedt voor de NMBS en dat de federale overheid ooit zal overgaan tot terugbetaling, al is nog niet precies geweten wanneer en onder welke voorwaarden.

Wat de cofinanciering betreft, zegt de eerste minister dat zulks alleen mogelijk is voor een project waarvoor het Vlaamse Gewest bevoegd is wanneer dit kan samenvallen met de besteding van federale middelen voor een project dat behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Zeer merkwaardig evenwel is dat bij het formuleren van de politieke garantie, de eerste minister ervan uitgaat dat de grondwetspecialisten niet eensgezind zijn. Welnu, de grondwetspecialisten zijn wel eensgezind; zowel de heer Veelaers als de heer Goedertier en als de Raad van State houden er hetzelfde standpunt op na. Ik las trouwens nog geen andersluidend advies noch andersluidende formulering of standpunt vanwege een grondwetspecialist.

05.03 De voorzitter: Het zijn toch de woorden van de heer Verhofstadt.

05.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Ja, mijnheer de voorzitter, maar ik heb het wel over een grondwetspecialist. Misschien denkt de eerste minister dat hij een grondwetspecialist is, maar ik twijfel eraan.

De eerste minister gaat ervan uit dat de federale overheid de knoop moet doorhakken omdat er terzake geen eensgezindheid bestaat. Volgens hem benadrukt de federale overheid – bedoelt hij daarmee de Staat of de regering? – dat zij alle noodzakelijke juridische stappen zal ondernemen, inclusief de wijziging van de wettelijke bepalingen, om het samenwerkingsakkoord onverminderd te kunnen uitvoeren.

Het ligt natuurlijk voor de hand dat bij de uitvoering van de werken betwistingen zullen opdoemen. Ik zie dat al concreet voor ogen. Bepaalde werken in uitvoering worden door een procedure bij het Arbitragehof stilgelegd en dan zal de eerste minister naar het Parlement komen om ons een bijzondere wet te laten goedkeuren of wijzigen. Graag had ik daarover iets meer vernomen.

Ten slotte, mevrouw de minister, ik heb de verslagen van de besprekingen die wij met u hebben gevoerd, nog eens nagekeken. Volgens mij klopt het helemaal niet dat – waarmee de eerste minister zijn brief besluit – zowel de prefinanciering als de cofinanciering de 60/40-verhouding niet aantasten. Dat is zeker niet juist. Ik heb de

documenten bij mij waarin u – logisch – verklaart dat de prefinanciering een voorschot is om werken sneller uit te voeren. Deze werken maken deel uit van het pakket dat aan de 60/40-verdeelsleutel is onderworpen, want zij zijn in het investeringsplan opgenomen. De cofinanciering is extra geld. Als dat van de Vlaamse of Waalse regering komt, kan dat niet nog eens volgens de 60/40-verhouding worden verdeeld. Het is niet juist – wat men in het Vlaams Parlement beweert – dat ook de prefinanciering buiten die 60/40-verdeelsleutel valt. Ik heb de parlementaire stukken bij mij waarin u het tegenovergestelde zegt. Trouwens, in het samenwerkingsakkoord staat ook heel uitdrukkelijk dat dit alleen voor de cofinanciering geldt. Ik heb eigenlijk al het antwoord gegeven, maar ik had graag van u de bevestiging gekregen.

05.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb altijd wat wantrouwen gehad ten aanzien van de slagkracht en de politieke moed van het Vlaams Parlement, maar de afgelopen maanden kreeg ik terug vertrouwen omdat men vrij krachtig het investeringsplan had afgewezen. Er waren wat stoute jongens in het klasje van het Vlaams Parlement die het plan een ramp voor Vlaanderen noemden. Eminente juristen hebben bewezen dat prefinanciering en cofinanciering niet kunnen. Ik had er vertrouwen in dat deze stoute jongens het been stijf zouden houden en het voorstel zouden afkeuren. Op een bepaald ogenblik begon de meester van dat klasje, de heer Dewael, wat zenuwachtig te worden en heeft hij een brief geschreven naar de directeur van de school, de heer Verhofstadt, om hem te hulp te komen. De heer Verhofstadt heeft een briefje geschreven naar de meester van de klas, waarna de stoute jongens van de klas gisteren terug braaf op hun bankje zijn gaan zitten en ja hebben geknikt. Voor mij is het onverklaarbaar dat zoiets allemaal kan op basis van één briefje van de directeur van de school, de heer Verhofstadt. Er is hier niemand van de Spiritisten aanwezig, maar ik ben ervan overtuigd dat de afgelopen dagen en weken nog andere briefjes – boterbriefjes of beloftes, ook naar de SP.A waarschijnlijk – hebben gecirculeerd om een dergelijk voorstel goed te keuren. Anders is het voor mij onbegrijpelijk dat Spirit begin februari verklaart het voorstel nooit goed te keuren. De heer Voorhamme, een eminent SP.A-lid en de grote man van de SP.A van Antwerpen – het gaat om de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de bijkomende ondertunneling van de Schelde – kon het voorstel onmogelijk goedkeuren. De heer Goedertieren, de vertrouwensman van de SP.A en de assistent van de heer Vande Lanotte, heeft bewezen dat het niet kan. Al deze kritiek verdwijnt met een klein briefje van de heer Verhofstadt, waarna het voorstel in de commissie wordt goedgekeurd. Dat is voor mij onbegrijpelijk of de volgende dagen zouden nog heel wat andere beloftes en boterbriefjes het daglicht moeten zien.

Misschien hebben leden van Spirit of van SP.A een of andere toezegging gekregen. Zo niet, kan ik hun houding niet begrijpen.

Ik zal proberen aan te tonen dat zij de gevolgen van het briefje van Verhofstadt onvoldoende inschatten en niet inzien wat een ramp dit betekent voor Vlaanderen, voor de NMBS en voor de treingebruiker. Het sturen van dat briefje en de daaruit voortvloeiende goedkeuring van het NMBS-investeringsplan door eminente leden zoals de heren Malcorps, Voorhamme en de leden van Spirit betekent dat de verdeelsleutel 60/40 tot 2012 gebetonneerd wordt. Veranderingen

05.05 Jos Ansoms (CD&V): Pendant longtemps, l'accord de coopération relatif aux investissements ferroviaires est resté en suspens au Parlement flamand, avant d'être adopté. Dernier rebondissement dans ce vaudeville, le ministre-président Dewael a écrit au premier ministre Verhofstadt, lui demandant d'accompagner l'accord de coopération de garanties juridiques. Au besoin, dit encore M. Dewael, il faudra modifier la loi spéciale sur la réforme de l'Etat. Après la réponse du premier ministre à cette lettre, les voix critiques qui s'étaient élevées au Parlement flamand se sont immédiatement tues et l'accord a été adopté. J'ai vraiment du mal à comprendre ce qui s'est passé. Pourquoi cette volte-face de certains mécontents?

Si je me fonde sur la réaction du premier ministre, toute contestation éventuelle concernant le préfinancement sera reportée à la prochaine législature, durant laquelle il pourra, le cas échéant, être procédé à une modification de la loi. C'est tout de même absurde! Cela veut donc dire que le gouvernement fédéral est d'ores et déjà convaincu qu'il y aura des contestations. C'est vrai qu'elles seront inévitables. Le gouvernement se rend-il bien compte des conséquences de tout cela? Si, par exemple, les travaux de la deuxième ligne ferroviaire doivent être arrêtés dans quelques années à la suite d'une

aanbrengen zal ofwel onmogelijk zijn of veel geld kosten.

Een tweede bedenking heeft betrekking op de laatste alinea van het briefje van Verhofstadt inzake de oplossing voor de betwistingen. De prefinancieringen en de cofinancieringen zullen betwistingen uitlokken. Volgens de grote techniek van deze paars-groene meerderheid wordt dit echter doorgeschoven naar de volgende regering. Alle problemen worden doorgeschoven naar de volgende regering! Men doet een hoogmis, neemt belangrijke beslissingen. De volgende ploeg waarvan sommigen, mevrouw de minister, hopen opnieuw deel te kunnen uitmaken – ik ben daar minder gerust op, wat u betreft althans – moeten de klus klaren. Groen is de kleur van de hoop. Gevolg van het briefje is dat de volgende regering een immens groot probleem in de schoot geworpen krijgt. Men kan er donder op zeggen dat uit dit samenwerkingsakkoord betwistingen zullen voortvloeien omdat duidelijk bewezen is dat pre- en cofinanciering niet kan. In de slotalinea van zijn briefje stelt de eerste minister dat bij betwisting een wettelijke basis zal worden gecreëerd om dergelijke pre- en cofinancieringen mogelijk te maken. U moet het maar kunnen! In zijn briefje belooft deze eerste minister bij betwisting - die er zal komen - in de volgende legislatuur de bijzondere wet te zullen wijzigen. Kunt u zich voorstellen in wat voor situatie we ons zullen bevinden! In 2004-2005 zal er een betwisting komen op basis van de co- en prefinanciering opgenomen in dit samenwerkingsakkoord.

Wat betekent een betwisting? Ik geef een voorbeeld. Een burger die onteigend wordt op het tracé van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven wendt zich tot de Raad van State of het Arbitragehof. Het samenwerkingsakkoord zal worden vernietigd. Dat hebben de grondwetspecialisten bewezen. Op dat ogenblik zijn we in een Deurganckdoksituatie beland. De werken zullen worden stilgelegd. Op dat ogenblik zal de heer Verhofstadt – ik weet niet in welke hoedanigheid, misschien als eerste minister of vanuit Toscane – of anderen de bijzondere wet wijzigen! Op het ogenblik dat de werken voor een tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen zijn stilgelegd en dagelijks miljoenen euro schadevergoeding moeten worden betaald, zullen zij een tweederde meerderheid zoeken en de bijzondere wet wijzigen! Stel dat een dergelijk initiatief wordt genomen. Nu reeds lachen onze Franstalige collega's in hun vuistje over de comfortabele situatie waarin ze zich zullen bevinden. Vlaanderen zal op zijn knieën komen smeken om de bijzondere wet te wijzigen! Het prijskaartje voor deze deblokking van de stilgelegde werken zal bijzonder hoog uitvallen. Dat is de situatie! Wat lees ik vanmorgen in de krant? Het briefje van Verhofstadt is voldoende om de Vlaamse parlementsleden over de brug te halen en het samenwerkingsakkoord goed te keuren.

Hoe kunt u in Vlaanderen uitleggen dat zoiets mogelijk is? Voor mij is zo'n houding onbegrijpelijk.

Mevrouw de minister, als het klopt dat de eerste minister met uw goedkeuring en de goedkeuring van alle meerderheidspartijen in een brief heeft geschreven dat u het er allen mee eens bent de bijzondere wet te wijzigen in geval van een betwisting, dan vraag ik mij af waarom u vandaag niet al het initiatief neemt om die bijzondere wet te wijzigen. Als er daarover een akkoord is in de regering, waarop wacht u dan nog voor de wijziging van die wet? Wij zullen wel voor de tweederde meerderheid zorgen. Morgen kan ik een wetsvoorstel

contestation, il faudra dare-dare réunir une majorité des deux tiers pour adapter la loi spéciale. J'imagine que les francophones se frottent les mains en se demandant ce qu'il pourraient bien encore exiger en contrepartie des Flamands.

Si le premier ministre a écrit ce courrier avec l'accord de la ministre compétente et de la majorité, et si le principe de la modification de la loi spéciale est accepté de tous, qu'attend le gouvernement pour agir? Nous ferons l'appoint pour obtenir la majorité des deux tiers. Quoi qu'il en soit, une plainte sera déposée. Dans sa lettre, le premier ministre semble prendre les choses à la légère et je ne comprends dès lors pas que le Parlement flamand n'ait pas réagi. L'attitude de Spirit est également incompréhensible.

Cette lettre est synonyme de catastrophe pour la SNCB et les voyageurs. Ce plan d'investissement exige des investissements tellement lourds pour la SNCB que celle-ci sera déjà en faillite vers 2005. Jamais le décalage entre les investissements des pouvoirs publics et ceux de la SNCB n'a été aussi important que sous la coalition arc-en-ciel et sous une ministre écologiste. La restructuration, qui constitue une catastrophe pour la SNCB, sera mise en oeuvre d'ici au mois de septembre 2002.

Les nouveaux membres de la direction devraient donc restructurer la SNCB d'ici à mars 2003 dans le cadre de la directive européenne sur la libéralisation.

Cette restructuration est aussi une catastrophe pour la Flandre. Elle n'a pas obtenu le représentant qu'elle demandait au conseil d'administration alors qu'un adjoint francophone a été attribué à l'administrateur délégué. Ainsi, deux signatures sont dorénavant

terzake indienen.

Het staat vrijwel vast dat de inwoners langs het tweede spoortracé van de Antwerpse haven een klacht zullen indienen. Waarom wacht u daarop? Juristen hebben bewezen dat het tweede spoortracé volgens de huidige wetgeving niet kan. Door de ingediende klacht zullen de werken stilgelegd worden. Er zal een schadevergoeding betaald moeten worden vergelijkbaar met de schadevergoeding in het dossier van het Deurganckdok. Op dat moment zullen de Vlamingen de Franstaligen om een tweederde meerderheid verzoeken om de bijzondere wet te wijzigen. Dat is toch geen goede werkwijze. Als u het ernstig meent, vraag ik mij af waarom u nu al niet het initiatief neemt om een wijziging van de bijzondere wet in het Parlement in te dienen. De CD&V zal wel voor de tweederde meerderheid zorgen. Dat zou pas politiek correct zijn. De brief van eerste minister Verhofstadt getuigt van onvoorstelbare lichtzinnigheid. Ik begrijp niet hoe zo'n brief het hele Vlaamse Parlement over de brug kan krijgen. Nog minder begrijp ik dat van een meerderheidsfractie in het Vlaams Parlement, namelijk Spirit, die begin februari 2002 nog vond dat zo'n brief onvoldoende was voor de goedkeuring van het NMBS-investeringsplan.

Ik richt mij nu ook tot de Franstalige collega's, want het is nog veel erger. Die brief zal over enkele jaren niet alleen voor Vlaanderen een ramp vormen, maar ook voor de NMBS en de treingebruiker. Als het investeringsplan 2001-2012 goedgekeurd wordt, betekent dat een aangekondigd bankroet van de NMBS op middellange termijn. Dat hebben wij overigens vroeger al gezegd. In het investeringsplan 2001-2012 is de inbreng van de NMBS dusdanig belangrijk dat zij te hoog is. Nu is al berekend dat de schuld van de NMBS in 2005 zal oplopen tot 7 miljard euro en in 2012 tot 15 miljard euro, als de NMBS dan nog bestaat. Zolang zal de NMBS echter niet bestaan, want Sabena is voor minder bankroet gegaan. Het investeringsplan 2001-2012 legt zo'n zware last op de schouders van de NMBS dat die tegen 2005 bankroet zal zijn. Onze Franstalige collega's moeten beseffen dat dat het gevolg is van het investeringsplan. De rekening is voor de treinreizigers. In de geschiedenis van de Belgische spoorwegen is er nooit zo'n grote wanverhouding geweest tussen de inbreng van de overheid en die van de NMBS in de investeringen als tijdens de huidige paars-groene regering met een groene minister van mobiliteit. De inbreng van de overheid is verhoudingsgewijs nooit zo klein geweest in vergelijking met de inbreng van de NMBS.

Dat is de trendbreuk die een groene vice-premier heeft teweeggebracht, dat is het voorspelbare einde van de NMBS.

Een tweede gevolg van het briefje van Verhofstadt en de schaapachtige goedkeuring van de meerderheid in het Vlaams parlement is dat ook de rampzalige herstructurering erdoor zal komen. Voorlopig en om andere redenen dan de onze houdt de PS dat wetsontwerp tegen in de Senaat. Ons komt dat goed uit want het is een ramp voor de NMBS en een ramp voor Vlaanderen als uw herstructurering goedgekeurd wordt. Als uw herstructurering was goedgekeurd op het ogenblik waarop er zogezegd een politiek akkoord was, in oktober 2000, dan had ik er nog begrip voor kunnen opbrengen. Op dat ogenblik had u immers bepaalde details kunnen regelen. U had Schouppe kunnen buitenzetten, u had een auditcomité kunnen oprichten en u had nieuwe politieke vrienden kunnen

nécessaires pour chaque décision.

Cette lettre est lourde de conséquences pour la mobilité en Flandre, pour la SNCB elle-même et pour les voyageurs. Cette lettre au style nonchalant n'a que deux objectifs: bien préparer le congrès d'Ecolo et sauver le gouvernement Verhofstadt. Mais ce courrier entraînera des conséquences désastreuses pour le pays. C'est intolérable.

benoemen in de raad van bestuur. Ik was het er niet mee eens maar u had dat kunnen doen in 2000. We zitten nu echter in 2002 en u staat vlak voor de echte herstructurering van de NMBS, namelijk in het kader van de nieuwe richtlijnen van Europa. In maart 2003 moet u Europa een volledig nieuwe NMBS voorstellen. Het is nu al 2002 en voor de prullige herstructurering die u absoluut nog als een veer op uw hoed wil steken erdoor is, zal het september zijn. Uw nieuw benoemde politieke vrienden zullen dan in de raad van bestuur zitten en u zult al uw andere comités hebben. U gaat dan van die mensen verwachten dat zij de NMBS gaan voorbereiden op maart 2003, op de echte fundamentele herstructurering die Europa vraagt in het kader van de liberalisering van het goederenvervoer. In welke situatie verkeren wij? Naar welk rampscenario drijft u ons land, de NMBS en de gebruikers ervan? Dat is de zaak waar het om gaat.

Hetzelfde geldt voor Vlaanderen. De herstructurering is een ramp voor Vlaanderen. Onze Vlaamse excellenties hadden een vertegenwoordiger gevraagd in de raad van bestuur. Ze zitten er echter niet in. Er komt geen vertegenwoordiger van de Vlaamse regering in de raad van bestuur. Wat er wel is gekomen, is een Franstalige adjunct bij de afgevaardigd bestuurder. Die zal er komen in uw herstructurering. Als er iemand anders dan Schouppe afgevaardigd beheerder wordt, dan zal er een Franstalige naast hem worden gezet. Er moeten dan twee handtekeningen staan op elke beslissing om geldig te zijn.

05.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Hebben wij misschien het systeem van de taaladjunct uitgevonden?

05.07 Jos Ansoms (CD&V): De heer Van den Bossche gaat dat veel beter doen. U hebt er toch al een paar afgezet. Mevrouw Durant kent dat. De afgevaardigd beheerder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid werd na twee maanden afgezet. Rombouts is afgezet. Deze regering heeft op dat vlak kennis van zaken. Blijkbaar heeft ze ook heel veel geld om al die mensen af te zetten. Waarom zou dat hier ook niet kunnen gebeuren? Daar gaat het mij echter niet om.

Mijn conclusie is duidelijk. Dit op het eerste gezicht onschuldig briefje heeft immens grote gevolgen voor de Vlaamse belangen inzake mobiliteit, zowel inzake investeringen als inzake later bestuur van de NMBS. De gevolgen zijn ook immens groot voor de NMBS zelf die failliet zal gaan. Zij zal niet voorbereid zijn op een echte herstructurering in maart 2003. Ook voor de reizigers en voor het mobiliteitsvraagstuk in dit land zullen de gevolgen enorm groot zijn. Dat zijn allemaal gevolgen van dit ene briefje, nonchalant geschreven omdat het hen tot niets verbindt. Dit nonchalant geschreven briefje zou de basis moeten vormen waarop Spirit, de SP.A en anderen hun goedkeuring moeten geven in het parlement. Het briefje heeft maar twee bedoelingen.

Het briefje heeft alleen de bedoeling het congres van Ecolo goed voor te bereiden. Ten tweede, wil het de regering Verhofstadt redden. Dat allemaal terwijl de gevolgen immens groot en catastrofaal zijn voor Vlaanderen, de NMBS en de gebruikers. Het is ongelooflijk dat zo iets in dit land kan gebeuren.

05.08 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, het is goed dat **05.08 Isabelle Durant,** ministre:

deze interpellaties worden gesteld. Het gaat immers om een dossier waarvan iedereen het belang voldoende kan inschatten, zoals de heer Ansoms in zijn interpellatie trouwens al zei.

Wij kunnen ervan uitgaan dat zowel in deze commissie als in de deelparlementen alvast over de doelstellingen een consensus bestaat. Bij mijn weten is iedereen het erover eens dat investeringen in de spoorwegen broodnodig zijn. De werken moeten bovendien snel van start kunnen gaan want – zoals mevrouw Brepoels terecht zei – het is van cruciaal belang dat bepaalde investeringen die van belang zijn voor de nationale economie – waarbij onder andere de tweede spoorontsluiting van Antwerpen en de Liefkenshoektunnel werden aangehaald – zo snel mogelijk moeten kunnen worden uitgevoerd. Ik denk dat niemand dat contesteert.

Bovendien zijn er investeringen nodig inzake het vervoer van personen. Daarover bestaat eveneens volkomen unanimiteit. Een pragmatische aanpak van de problemen vereist een uitvoering van die investeringen, een snelle uitvoering bovendien. Ik begrijp de bezorgdheid van de collega's, wegens het grote belang van het dossier. Ik wil daarom de interpretatie van de federale regering nog even herhalen en de drie elementen opsommen die volgens mij de redenering van de federale regering uitmaken.

Ten eerste, de bevoegdheid ligt bij de gewesten wat een aantal burgerlijke infrastructuurwerken betreft – bijvoorbeeld bruggen, tunnels en sleuven, en in bepaalde gevallen de aanhorigheden langs de spoorwegen – voor zover die een andere transport of andere finaliteit nastreven die onder de gewestelijke bevoegdheden valt. Als voorbeeld daarvan noem ik economische expansie, ruimtelijke ordening, wegeniswerken, enzovoort. Die bevoegdheid kan niet worden betwist.

Ten tweede, wanneer de werken onlosmakelijk verbonden zijn met het spoor, maar een andere finaliteit nastreven op het vlak van mobiliteit, economische expansie, openbare werken, enzovoort, worden wij – zoals ik eerder al in deze commissie gezegd heb – op manifeste wijze geconfronteerd met een gezamenlijke uitoefening van exclusieve bevoegdheden. Daarvoor moet dus een samenwerkingsakkoord afgesloten worden.

Ten derde, een eventuele betwisting van de grondwettigheid van de instemmingswet door een particulier, lijkt me juridisch weinig waarschijnlijk wegens het ontbreken van enig rechtstreeks belang van de betrokkene. Dat is belangrijk.

Die drie elementen maken deel uit van de federale interpretatie, die onder meer gevormd is op basis van de mening van grondwetspecialisten. Dit gezegd zijnde heeft de regering om alle bezorgdheid weg te nemen een brief gericht – in naam van de hele regering, dus niet alleen van de eerste minister Verhofstadt – aan de minister-president, die garanties had gevraagd. De brief zegt duidelijk dat in geval van problemen inzake pre- of cofinanciering, deze buiten de 60/40-sleutel vallen. Wij zullen dus niet – zoals een voormalig eerste minister placht te zeggen – de problemen pas oplossen als ze zich aandienen en niet eerder.

De brief zegt letterlijk het volgende:

Ce dossier prouve en tout cas qu'un consensus est intervenu au sujet de la nécessité absolue d'investir dans les infrastructures de la SNCB et de mettre rapidement en œuvre les travaux. Personne ne le conteste. Il en va de même pour les efforts qui doivent être fournis pour améliorer le transport de passagers.

Je comprends toutefois la préoccupation exprimée par certains compte tenu de l'importance de ce dossier. Je tiens dès lors à préciser une fois encore le point de vue du gouvernement fédéral en cette matière.

Premièrement, la compétence des Régions s'étend à une série de travaux d'infrastructure civile – par exemple, les ponts, les tunnels et les tranchées et, dans certains cas, les biens annexes situés le long des voies ferroviaires – pour autant qu'ils servent au transport ou à toute autre fin ressortissant aux compétences régionales. A titre d'exemple, je citerai l'expansion économique, l'aménagement du territoire, les travaux aux voiries, etc. Cette compétence ne peut être remise en cause.

Deuxièmement, lorsque les travaux sont indissociablement liés au rail, mais poursuivent une finalité autre sur le plan de la mobilité, de l'expansion économique, des travaux publics, etc., nous sommes confrontés – comme j'ai déjà eu l'occasion de le préciser dans cette commission – à l'exercice conjoint de compétences exclusives. Ces matières requièrent dès lors la conclusion d'un accord de coopération.

Troisièmement, il m'apparaît peu vraisemblable, sur le plan juridique, qu'un particulier conteste la constitutionnalité de la loi d'assentiment, étant donné qu'il lui sera difficile d'établir l'existence

Ik lees voor uit de brief: "Aangezien echter uit deze briefwisseling blijkt dat er onder grondwetspecialisten geen eensgezindheid bestaat omtrent de juridische zekerheid van dit samenwerkingsakkoord, wenst de federale overheid te benadrukken dat zij, mochten er zich toch betwistingen voordoen, voor deze elementen alle noodzakelijke juridische stappen zal ondernemen, inclusief de wijziging van wettelijke bepalingen, om het samenwerkingsakkoord onverminderd te kunnen uitvoeren".

Ik wil hierbij verder preciseren dat het duidelijk is dat de pre- en cofinanciering buiten de 60/40-sleutel vallen. Dat wordt bevestigd in de brief van de premier namens de federale regering. Als een gewest voor honderd eenheden cofinanciert, moet het geen 60 of 40 eenheden aan het andere gewest betalen, dat is evident. Gaat het om prefinanciering, dan betaalt volgens het samenwerkingsakkoord een gewest enkel en alleen de interesten op het deel dat het gewest zelf heeft beslist om te prefinancieren.

Mijnheer Ansoms, u verklaart dat u ondubbelzinnig vragende partij bent voor de heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord. Indien wij echter voort onderhandelen over de investeringen, komen wij niet sneller tot een concrete oplossing. Er werd onderhandeld en dat heeft geleid tot de ondertekening van het samenwerkingsakkoord. Zodra dat samenwerkingsakkoord in de verschillende parlementen is goedgekeurd, komt het erop aan het zo vlug mogelijk uit te voeren.

Ik besluit. Ten eerste, er bestaat een consensus over de noodzaak van de investeringen. Ten tweede, iedereen is het erover eens dat de beleidsniveaus moeten samenwerken. Ten derde, vele investeringen met sociaal en economisch belang zijn urgent. Ten vierde, zowel de gewestelijke overheden als de federale overheid hebben het samenwerkingsakkoord ondertekend; wat bewijst dat men wil samenwerken en een snelle uitvoering wenst. Ten vijfde, er bestaat geen eensgezindheid onder grondwetspecialisten, noch in de ene, noch in de andere zin. Ten zesde, zodra het samenwerkingsakkoord is geratificeerd, kunnen de investeringen tot 687 miljard frank worden aangevat. Ten zevende, in de brief van de premier namens de hele regering, waartoe ik ook behoor; verbindt de regering zich ertoe om in geval van betwistingen alle noodzakelijke juridische stappen te doen om het samenwerkingsakkoord onverminderd uit te voeren.

Wanneer men rekening houdt met die elementen, heeft men een goede basis om de broodnodige en dringende investeringen op te starten. Zowel de bevolking als de economische centra van ons land wachten erop.

d'un intérêt direct. Voilà qui constitue un élément important.

Afin de dissiper toutes les inquiétudes, le gouvernement a, par lettre du premier ministre, fourni une série de garanties. Je vous lis un extrait de cette lettre: "Puisqu'il ressort de l'échange de correspondance que les constitutionnalistes sont divisés à propos de la sécurité juridique de cet accord de coopération, l'autorité fédérale tient à souligner que si des contestations devaient malgré tout surgir, elle prendra, en ce qui concerne ces éléments, toutes les initiatives juridiques nécessaires en vue de garantir la mise en œuvre intégrale de l'accord de coopération." Si un problème devait se poser, surtout quant au pré- et au cofinancement, le gouvernement fédéral entreprendrait donc les démarches nécessaires, y compris des modifications de la loi.

Le pré- et le cofinancement ne relèvent pas de la clé de répartition 60-40. En matière de cofinancement, on ne finance que les travaux dans sa propre Région. Pour le préfinancement, la Région ne paie des intérêts que sur la partie qu'elle a décidé elle-même de préfinancer.

Des négociations ont mené à la signature de l'accord de coopération. Il convient à présent de mettre en œuvre ce dernier dans les plus brefs délais.

Nul ne conteste la nécessité d'investir ni l'importance de la coopération. La signature de l'accord de coopération témoigne de la volonté de coopérer et d'approuver le plan d'investissement. Les constitutionnalistes sont partagés. Après l'approbation du plan d'investissements, un montant total de 687 milliards pourra être investi. Enfin, le gouvernement fédéral s'engage dans sa lettre à prendre les initiatives législatives

nécessaires en cas de nouveau litige. Cela permet de partir sur de bonnes bases et de garantir les investissements indispensables.

05.09 Le président: Chers collègues, comme il y a plusieurs interpellateurs, en principe, seuls ces derniers ont droit à une réplique. Si vous êtes tous d'accord, je vous propose de donner à chacun un temps de parole de cinq minutes. (*Assentiment*)

05.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, uit uw antwoord onthoud ik dat u niet alleen pal achter de brief van de heer Verhofstadt blijft staan, maar ook dat u zijn argumentatie over de verschillende interpretaties van grondwetspecialisten herhaalt. Mevrouw Brepoels heeft daarstraks gevraagd wie die grondwetspecialisten dan zijn die een andere mening hebben dan bijvoorbeeld professor Veelaert, de Raad van State of professor Goedertier. Er komt geen antwoord. Als ik mij niet vergis, is een andere vice-eerste ministers onlangs getrouwd met een grondwetspecialist. Misschien is dat advies in het echtelijke bed gegeven. Wij zouden het dan toch graag kennen, want wij zouden graag de motivatie weten.

Voorts zegt u dat het geen antwoord van de eerste minister is, maar een antwoord van de regering. Dat zal wel. Ik ben ervan overtuigd. Dat betekent dus ook dat u, Isabelle Durant, erachter staat en dat ook u ons verzekert dat u in geval van problemen de nodige wetgevende maatregelen zult nemen. Op het eerste zicht is dat erg knap. U moogt mij niet kwalijk nemen dat ik het extreem vaag blijf vinden. De gebruikte woorden spreken boekdelen. Er staat: "Mochten er zich toch betwistingen voordoen voor deze elementen, zal ik alle noodzakelijke, juridische stappen zetten, inclusief de wijziging van wettelijke bepalingen". Dat is zeer wazig. Ik heb de indruk dat men ons met een kluitje in het riet stuurt. U citeert de heer Dehaene en dat is niet helemaal onterecht. De heer Dehaene beweerde dat hij problemen zou oplossen wanneer zij zich stelden. Wat u doet, is wat anders. U schuift de problemen ook vooruit. De problemen dienen zich echter nu al aan.

Tot slot wend ik mij tot de weinige Vlaamse parlementsleden die hier aanwezig zijn. Men heeft ons verteld dat wij een Vlaams Parlement en een Vlaamse regering hebben en zelfs een Vlaamse minister-president. Naar verluidt hebben wij ook een Vlaamse vlag en wat weet ik nog. Vlaamse collega's, voor de zoveelste keer stel ik vast dat wij zelfs niet het recht hebben om ons eigen geld uit te geven ter verdediging van onze eigen economische belangen. In dit dossier en in zovele andere dossiers is dat zo. Het wordt tijd dat u, als afgevaardigden van de Vlaamse kiezers, daar de nodige conclusies uit trekt. Wat mij betreft, kunnen die alleen maar radicaal zijn.

05.11 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik kan weinig onderscheid maken tussen het antwoord van de minister op een vraag die ik aan haar stelde, en het antwoord dat zij namens de eerste minister heeft gegeven. Ik blijf met een aantal onbeantwoorde vragen zitten, mevrouw de minister.

Ten eerste, ik heb daarnet gevraagd op welk punt de grondwetspecialisten het oneens zijn over dit juridische standpunt. Ik

05.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La ministre soutient donc la lettre du premier ministre et rappelle l'argumentation de ce dernier. Quels constitutionnalistes ont-ils une opinion autre que celle des constitutionnalistes que nous connaissons déjà et du Conseil d'Etat? Sur quels éléments se fondent-ils?

Le ministre Durant a annoncé que des mesures législatives devaient être prises en cas de problème. Voilà qui est bien pensé mais qui reste vague. Les problèmes sont en fait reportés.

Tout comme un drapeau flamand, il existe bel et bien un Parlement et un gouvernement flamands mais nous n'avons pas le droit d'affecter notre argent à la préservation de nos propres intérêts économiques. Nous devons donc en tirer les conclusions qui s'imposent. A mon estime, celles-ci ne peuvent être que radicales.

05.11 Frieda Brepoels (VU&ID): En ce qui concerne l'avis des constitutionnalistes, la ministre ne m'a pas répondu clairement.

Il est difficile de comprendre que le gouvernement fédéral exclut la possibilité d'une éventuelle

heb daar geen antwoord op gekregen.

Ten tweede, samen met de regering zegt u dat u een betwisting zeer onwaarschijnlijk acht wegens het ontbreken van het rechtstreekse belang van een betrokkene. U zou dat toch eens mogen concretiseren. Collega Ansoms had het daarnet over een project in de buurt van de Antwerpse haven, waarbij men tot cofinanciering zou overgaan. Op welke manier zou het weinig waarschijnlijk zijn dat daar een rechtstreeks betrokkene een klacht indient? Ik vraag mij echt af op welke basis u dit beweert.

Ten derde, ik haal het verslag aan van 17 juli 2001 waarin u op onze vragen over de co- en prefinancieringen uitdrukkelijk zei, ik citeer: "De cofinancieringen hebben geen impact op de budgettaire verdeelsleutel. Ze komen bovenop het bedrag." Wat de prefinancieringen betreft, is dit niet het geval. Ik lees hetzelfde in artikel 14 en 15 van het samenwerkingsakkoord. Dit is ook heel logisch maar men mag de mensen dan geen rad voor ogen draaien. Dit zijn argumenten waarmee in het Vlaams Parlement wordt geschermd. De co- en prefinancieringen zouden buiten de 60/40-verdeelsleutel vallen. Voor het ene is dit wel zo maar voor het andere is dit niet het geval want het samenwerkingsakkoord bepaalt dat de prefinanciering wordt terugbetaald.

Mijnheer de voorzitter, de garantie die in de brief werd opgenomen, bleek enkele dagen geleden voor een aantal Vlaamse meerderheidspartijen niet voldoende. Voor ons is die garantie van nul en generlei waarde. De regering kan op geen enkel ogenblik de volgende legislatuur binden. De eerste minister en de regering verheffen zich hier boven het Parlement en boven de rechtsstaat. Het lijkt mij duidelijk dat de Vlaamse meerderheidspartijen zich op dit ogenblik voor de zoveelste keer met een kluitje in het riet laten sturen. We zullen de rekening later wel presenteren maar dan zal het ten koste gaan van de Vlaamse belastingbetaler en de vele gebruikers van de NMBS.

05.12 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik vond uw vergelijking met de vorige eerste minister van dit land niet juist. Mijnheer Dehaene zei inderdaad steeds dat hij problemen pas oploste als ze zich aandienen. Wij hebben nu te maken met een eerste minister en een regering die zelf problemen creëert door een lamlendig bestuur. Denk maar aan dit dossier.

In oktober 2000 was er een politiek akkoord bereikt over de herstructurering en de financiering van de NMBS. Dit akkoord is nog steeds niet uitgevoerd. Eerst heeft men dus een probleem gecreëerd en vervolgens verklaart men dat de volgende regering het probleem maar moet oplossen. Dit is het essentiële verschil met Dehaene. Dehaene loste de problemen die zich aandienen ook op. Deze regering en deze eerste minister creëren zelf de problemen en verklaren vervolgens dat de volgende regering ze maar moet oplossen.

Mevrouw de minister, u zegt dat heel Vlaanderen vol ongeduld zit te wachten op dit investeringsplan en deze herstructurering. Als dit investeringsplan en deze herstructurering van de NMBS niet worden goedgekeurd, zijn de gevolgen voor Vlaanderen niet te overzien. Laten wij veronderstellen dat beide projecten worden goedgekeurd

contestation par un particulier. Je ne vois pas pourquoi, dans certaines circonstances, un particulier ne pourrait pas invoquer un intérêt direct.

J'estime ne pas encore disposer de garanties suffisantes quant à l'exclusion du préfinancement et du cofinancement de la clé de répartition 60/40. Ce gouvernement ne peut tout de même pas s'engager pour ses successeurs. Je pense que les usagers de la SNCB devront supporter les conséquences de l'attitude de ce gouvernement.

05.12 Jos Ansoms (CD&V): La comparaison avec l'ancien premier ministre M. Dehaene, qui s'attaquait aux problèmes lorsqu'ils se présentaient, ne tient pas: le premier ministre actuel crée lui-même les problèmes en les laissant perdurer et en les refilant au prochain gouvernement.

Selon la ministre, la Flandre entière attendrait avec impatience ce plan d'investissement et cette restructuration. Qu'ils soient adoptés ou non ne changera rien: la première phase du plan d'investissement ne pourra déjà pas être mise en œuvre, faute de moyens, et cette mise en œuvre interviendrait donc au plus tôt en 2004-2005. En cas de contestation, la Flandre se verra

binnen enkele weken in de Senaat. Wat is het verschil als ze niet worden goedgekeurd? Als ze niet worden goedgekeurd, zal er geen enkel verschil zijn want fase I – het eerste jaar van uw investeringsplan 2012 – wordt al niet uitgevoerd. U hebt toch kunnen lezen dat er nu al 9 miljard Belgische frank, 230 miljoen euro, tekort is om het jaar 2002 rond te komen? Het gaat hier om het eerste jaar van dit ambitieuze investeringsprogramma.

Dat is er al niet in 2002 en zal er ook niet zijn. Er zal dus volgend jaar al een bijsturing moeten gebeuren om het eerste jaar op te lossen. In de praktijk zal er dus niets veranderen. Die voor de Antwerpse haven belangrijke dossiers zullen ten vroegste voor uitvoering in aanmerking komen in 2004-2005. Of men nu vandaag een investeringsprogramma heeft of niet, zal weinig verschil uitmaken. Het enige verschil zal wel zijn dat bij goedkeuring hiervan, men bij een te verwachten betwisting zal moeten onderhandelen over een wetswijziging met een tweederde meerderheid. De prijs voor Vlaanderen zal onbetaalbaar hoog worden.

De herstructurering van de NMBS zou niet doorgaan als dit niet wordt goedgekeurd. En dan! Die herstructurering zal onmiddellijk moeten worden bijgestuurd door een grondige herstructurering op basis van de Europese richtlijnen, voor maart 2003, met een regulator, met opsplitsing tussen infrastructuur. Ziet u het allemaal gebeuren? Voor de liberalisering inzake het elektriciteitsdossier heeft men jaren nodig. U gaat dat op enkele maanden doen met uw nieuwe raad van bestuur die u zult aanduiden. Weg daarmee! In de prullenmand, dat is veel beter. Begin liever met een echte herstructurering, een echte voorbereiding van de NMBS.

Ik kom tot mijn slotvraag. Als ik het goed heb begrepen, zegt u duidelijk ook namens de partij van de heer Dufour – de andere Franstalige meerderheidspartijen zijn afwezig – dat de Franstalige partijen uit de meerderheid akkoord gaan met een wetswijziging op dit punt. Dat is een wijziging van de Bijzondere Wet. Mijnheer Dufour, minister Durant heeft hier net gezegd dat uw partij akkoord gaat met de regionalisering van de NMBS. Dat heeft de heer Verhofstadt beloofd in de laatste alinea van zijn brief. Mevrouw Durant heeft hier gezegd dat zij daarmee akkoord gaat en dat alle meerderheidspartijen – PRL, PS en Ecolo – akkoord gaan met de regionalisering van de NMBS. Ik noteer dat en zal dat ook in plenaire vergadering zeggen. Mevrouw Durant heeft gezegd dat zij akkoord gaat met de laatste alinea uit de brief van de heer Verhofstadt: "Aangezien er echter uit briefwisseling blijkt dat er onder grondwetsspecialisten geen eensgezindheid bestaat omtrent juridische zekerheid van dit samenwerkingsakkoord, wenst de federale overheid te benadrukken dat zij, mochten er zich betwistingen voordoen, voor deze elementen de noodzakelijke juridische stappen zal ondernemen, inclusief de wijziging van de wettelijke bepalingen". Dat is toch de Bijzondere Wet? De pre-financiering en co-financiering zijn in Vlaanderen toch verkocht door Spirit, door SP.A, door Dewael als de eerste stap naar de regionalisering van de NMBS? Ik vraag dus of de PS, de PRL en Ecolo akkoord gaan met de regionalisering van de NMBS? De heer Verhofstadt schrijft toch in zijn brief dat hij daarover een akkoord heeft in de regering. Dat is geen demagogie, dat is de waarheid. Om dat af te dwingen in de plenaire vergadering, zal ik daarover een motie indienen. Mevrouw Van de Casteele kan daarop dan ingaan in plenaire vergadering.

obligée de supplier la Wallonie de marquer son accord sur une modification de la loi spéciale. Le cas échéant, il ne sera pas procédé à la restructuration. Cela n'a guère d'importance: le conseil d'administration serait en tout état de cause amené, en l'espace de quelques mois, à procéder à une restructuration fondamentale dans le cadre de la libéralisation européenne.

La ministre a déclaré que tous les partis de la majorité adhèrent au dernier alinéa de la lettre du premier ministre, selon lequel il sera procédé à une modification de la loi en cas de contestation. Il s'agit en l'occurrence d'une modification de la loi spéciale. Ecolo, le PRL et le PS acceptent-ils une régionalisation de la SNCB?

Moties
Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde en Jos Ansoms
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering

1. niet langer te wachten om de wettelijke maatregelen te treffen die de regionale pre- en cofinanciering van spoorweginvesteringen moet mogelijk maken;
2. met het oog onder meer op het in de toekomst vermijden van communautair gehakketak omtrent de spoorwegen, het nodige te doen om de NMBS zo vlug mogelijk te splitsen.”

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde et Jos Ansoms
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement,

1. de prendre sans délai les mesures légales permettant le pré- et le cofinancement régional des investissements ferroviaires;
2. de prendre les initiatives nécessaires afin de scinder la SNCB le plus rapidement possible afin d'éviter à l'avenir les querelles communautaires à propos du chemin de fer.”

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en mevrouw Frieda Brepoels en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde en Jos Ansoms
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,

- gelet op de schandelijke wijze waarop Vlaanderen hierbij wordt tekortgedaan;
 - gelet op de schade die daaruit zal voortvloeien voor de Vlaamse en de Belgische economie;
 - gelet op het dreigende faillissement van de NMBS indien het investeringsplan wordt uitgevoerd zoals voorzien in het samenwerkingsakkoord;
- dringt er bij de regering op aan

1. het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het investeringsplan te herzien, waarbij de prioriteiten worden bepaald op basis van objectieve behoeften en waarbij de financieringsinspanningen van de NMBS worden beperkt teneinde het voortbestaan van de spoorwegmaatschappij niet in het gedrang te brengen;
2. op te houden met het gestuntel rond de voorziene herstructurering van de NMBS, en zich samen met het bestaande bestuursapparaat van de spoorwegmaatschappij zeer dringend te concentreren op een hoogkwalitatieve uitvoering van de Europese richtlijnen 2001/12, 2001/13 en 2001/14, teneinde de NMBS in staat te stellen zich te handhaven in een concurrentiële omgeving.”

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et Mme Frieda Brepoels et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde et Jos Ansoms
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,

- vu la manière scandaleuse dont la Flandre est désavantagée;
 - vu les dommages qui en résulteront pour l'économie flamande et belge;
 - vu le risque de faillite de la SNCB si le plan d'investissement est mis en œuvre tel que le prévoit l'accord de coopération;
- demande au gouvernement

1. de revoir l'accord de coopération en ce qui concerne le plan d'investissement, de manière à définir les

priorités sur la base de besoins objectifs et de limiter les efforts financiers dans le chef de la SNCB pour éviter de mettre en péril la pérennité de la société des chemins de fer;
 2. de mettre un terme aux maladroites commises dans le cadre de la restructuration de la SNCB et de se concentrer sans délai, avec les organes de gestion actuels de la société des chemins de fer, sur la mise en œuvre qualitative des directives européennes 2001/12, 2001/13 et 2001/14, permettant ainsi à la SNCB de se maintenir dans un environnement concurrentiel."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Daan Schalck en Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Daan Schalck et Lode Vanoost et Mme Marie-Thérèse Coenen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
 Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

06 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervolmakingscursus ADR-opleiding" (nr. 6424)

06 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les cours de perfectionnement dans le cadre de la formation ADR" (n° 6424)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een verfijning van een vraag die reeds door de heer Lahaye werd gesteld inzake de vervolmakingscursus van de ADR-opleiding inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg. De administratie heeft in een rondzendbrief meegedeeld dat de vervolmakingscursus volgens het ADR-verdrag minimaal acht leseenheden moet bedragen, maar in ons land 16 leseenheden bevat, namelijk twaalf eenheden voor de basiscursus en vier voor de specialisatiecursus. In uw antwoord op de vraag van de heer Lahaye hebt u het echter over de twaalf leseenheden van de vervolmakingscursus.

Mevrouw de minister, is de rondzendbrief dan strijdig met uw antwoord of omgekeerd? Werden de bepalingen in het ADR-verdrag in Belgische wetgeving omgezet of is dat alleen via de rondzendbrief gebeurd? Wanneer zullen de erkende opleidingscentra worden geïnformeerd over het feit dat de vervolmakingscursus tankwagen zou zijn afgeschaft? Komt er een aangepaste rondzendbrief? Ik begrijp dat de sector vragende partij is om dit op twaalf leseenheden terug te brengen. Mag men daartoe reeds overgaan of neemt u initiatieven terzake?

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le traité ADR stipule qu'un cours de perfectionnement ADR doit comporter huit unités de cours. L'année dernière, en réponse à une question écrite du 12 septembre 2001, la ministre avait précisé que l'administration estimait que douze unités de cours étaient préférables. Et aux termes de la circulaire du 11 août 1997, ce cours de perfectionnement doit se composer de seize unités de cours, soit douze unités de cours de base et quatre unités de cours de spécialisation.

Les dispositions du traité ADR ont-elles été transposées en droit belge?

Quand les centres de formation agréés seront-ils informés de la suppression du cours de perfectionnement camion-citerne? Une note sera-t-elle diffusée? Pourquoi laissez-vous le secteur si longtemps dans l'incertitude?

Les établissements agréés peuvent-ils déjà adapter la durée de la formation, la faisant passer de seize à douze unités de cours, et cela sur la base de la réponse

de la ministre à la question orale du 12 septembre 2001?

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Brepoels, het ADR-verdrag in België werd door de wet van 10 augustus 1960 goedgekeurd en door het koninklijk besluit van januari 1969 uitgevoerd. Bovendien acht ik de duur van de vervolmingscursus waarin in rondzendbrief nummer 6 van 11 augustus 1997 werd voorzien niet in strijd met het antwoord op de parlementaire vraag nummer 501. De structuur van de ADR-opleiding van chauffeur omvat namelijk twee opeenvolgende stappen: de opleiding colli en de opleiding tank. Het minimum van acht eenheden in het ADR-verdrag is van toepassing op de opleiding colli. Er wordt niet overwogen om de opleidingsduur te verminderen om volgende redenen. Ten eerste, sedert 1 juli 2001 zijn belangrijke wijzigingen aan de reglementering van kracht geworden zodat de stof die door de chauffeurs moet worden geleerd, bijzonder belangrijk is geworden. Ten tweede, het begrip tankcode en het nieuwe model van het keuringsdocument zijn onder andere onbekende onderwerpen voor de chauffeur en rechtvaardigen ruim de noodzaak van een tankopleiding.

Ten derde, aangezien deze opleiding slechts om de vijf jaar plaatsvindt, is het noodzakelijk bepaalde basisprincipes in herinnering te brengen die essentieel zijn voor de veiligheid op de weg.

De vierde reden is dat sommige erkende instellingen meer lesuren geven dan het minimumaantal dan wordt opgelegd in de rondzendbrief.

Ziehier de vier redenen waarom niet wordt overwogen de opleidingsduur te verminderen.

06.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, op voornoemde schriftelijke vraag van de heer Martial Lahaye, antwoordde u dat de vervolmingscursus twaalf leseenheden bevat. Als ik het goed begrijp, blijft het aantal lesuren aldus op zestien bepaald, zoals in de rondzendbrief wordt gestipuleerd en zult u niet voorstellen dit aantal te verminderen.

06.04 Minister **Isabelle Durant**: Inderdaad, het aantal lesuren is twaalf plus vier en dat zal niet verminderen.

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

07 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gewestelijk expressnet voor Brussel" (nr. 6440)

07 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réseau express régional pour Bruxelles" (n° 6440)

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le traité ADR a été approuvé par la loi du 10 août 1960 et exécuté par l'arrêté royal de janvier 1969. La durée de la formation fixée dans la circulaire n° 6 du 11 août 1997 n'est pas contraire à la teneur de la question parlementaire n° 501.

La formation ADR se compose de deux parties: la formation "colis" et la formation "citerne", la première se composant d'au moins huit unités.

La durée de la formation ne sera pas réduite pour différentes raisons: les modifications apportées aux réglementations depuis le 1^{er} juillet 2001 ont contribué à un accroissement très sensible du volume de la matière; l'instauration d'une série de notions telles que le code-citerne rend nécessaire la formation-citerne; la formation est organisée tous les cinq ans de telle sorte qu'un rappel des principes de base s'impose; certains centres dispensent d'ores et déjà un plus grand nombre d'heures de cours que ce qui est requis.

06.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Si je vous ai bien comprise, le nombre total de seize modules sera donc de toute façon maintenu, réparti entre douze modules pour le cours de base et quatre modules de spécialisation? La circulaire reste donc d'application.

06.04 **Isabelle Durant**, ministre: En effet.

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, daarnet verwees ik reeds naar het interview van de heer Schouppe, van 11 februari, waarin hij tot mijn verbazing zei dat het gewestelijk expressnet, het GEN, nog nergens staat.

Bovendien is de heer Schouppe, wat de uitbouw van het GEN betreft, nog een andere mening toegedaan, en ik citeer: "Als de NMBS het op haar eentje mag uitbouwen, dan komt het er snel want als vier politieke autoriteiten en vier vervoermaatschappijen dat samen moeten doen, lukt het nooit".

Wellicht las u dat interview ook, mevrouw de minister, en de vragen die bij mij opkomen zijn de volgende.

Klopt het dat het GEN nog nergens staat? Wat werd er reeds gerealiseerd met betrekking tot de voorbereiding ervan?

Ik stelde u al enkele vragen omtrent het voorstel van samenwerkingsakkoord dat u voorlegde aan de gewesten. Hoever staat het met het oorspronkelijk opgesteld tijdschema?

Bent u van oordeel dat alleen de NMBS het GEN mag uitbouwen en uitbaten of wenst u in de toekomst ook de gewesten en de gewestelijke vervoermaatschappij hierbij te betrekken?

Het samenwerkingsakkoord werd al bijna een jaar geleden goedgekeurd door de regering, maar voor zover ik weet gaf de Vlaamse regering haar goedkeuring nog niet, evenmin als de Waalse regering trouwens. Wat is de huidige stand van zaken?

Heeft het voorstel dat terzake werd geformuleerd nog een reële waarde of werd het inmiddels reeds dode letter?

Voorts beloofde u ons meermaals inzage van uw argumenten volgens dewelke u het samenwerkingsakkoord goedkeurde, alsook van uw visie omtrent dit akkoord, maar tot op heden kwam hiervan niets in huis. Wanneer zult u de documenten in dat verband verzenden aan de commissie?

Ik meen te weten dat de definitieve uitbouw van het GEN werd gepland voor 2005. Is het evenwel niet mogelijk in afwachting het aantal stoptreinen op sommige lijnen naar Brussel te verhogen? Voerde u hierover reeds gesprekken met de NMBS en zo ja, wanneer zal dit gebeuren en op welke lijnen?

07.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Brepoels, ik ben blij te vernemen dat de heer Schouppe – als ik u goed begrijp – van mening zou zijn dat het snel kan gaan indien de NMBS het GEN zelf maakt. Het idee hangt immers al tien jaar in de lucht, maar de NMBS heeft – ik wik mijn woorden – al die tijd niet veel initiatieven genomen en niet veel voorstellen gedaan.

Het GEN-project is nauwkeurig voorbereid, in de eerste plaats onder het waakzaam oog van een groep op hoog niveau. Wij beschikten in het begin van de legislatuur over slechts twee pagina's in verband met het akkoord van 1999. Daarnaast waren er vele studiepakketten, maar niets over het begin van de bouw van het GEN. Een dergelijk project moet zorgvuldig worden voorbereid. De werkzaamheden die

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Etienne Schouppe a déclaré dans la presse que le RER ou Réseau express régional pour Bruxelles n'existe pour l'instant que sur le papier et ne sera réalisé que si la SNCB peut en assurer seule la mise en oeuvre.

Est-il exact que le RER en est encore à ses balbutiements? Où en sont les préparatifs du RER? Le calendrier est-il respecté? La ministre accepte-t-elle que la construction et l'exploitation du RER soient confiées à la seule SNCB? L'accord de coopération conclu avec les Régions avait été approuvé dès le 20 avril 2001. Quel est l'état du dossier? Ce texte a-t-il une réelle valeur ou restera-t-il lettre morte? Quand le texte de l'accord de coopération sera-t-il, comme promis, remis à la commission? En attendant le RER, l'offre de trains omnibus vers Bruxelles pourrait être élargie. La ministre a-t-elle évoqué cette option avec la SNCB? Quand cette augmentation du nombre de trains sera-t-elle concrétisée, et sur quelles lignes?

07.02 Isabelle Durant, ministre: Je suis heureuse d'apprendre par la bouche de Mme Brepoels que, selon M. Schouppe, le RER serait rapidement mis en place si on en confiait la réalisation à la SNCB. Cela me surprend dans la mesure où, depuis dix ans, la SNCB ne prend guère d'initiatives dans ce dossier.

Lors de son entrée en fonction en 1999, l'actuel gouvernement a

werden uitgevoerd voor het aantreden van de huidige regering hebben geen doorslaggevende resultaten opgeleverd.

De werkzaamheden tijdens deze legislatuur hebben geleid tot een gedetailleerd ontwerp van samenwerkingsakkoord. Dit ontwerp behandelt algemene bepalingen, samenwerkingsorganen voor de werking en de exploitatie, de analyse en de actualisering van de vraag en de organisatie van het aanbod, begeleidingsmaatregelen, financiële bepalingen, programmering en prioritaire acties.

Het GEN is een geïntegreerd mobiliteitsproject dat uit tal van facetten bestaat die niet alleen op het vervoeraanbod betrekking hebben, maar ook op de begeleidingsmaatregelen die afhangen van de verschillende federale en gewestelijke overheden. Ik verwijs, bijvoorbeeld, naar het probleem van de stationsparkings. In deze commissie is dikwijls het parkeerprobleem aan sommige stations aangekaart. Het ontwerp moet op het juiste niveau, met behulp van een samenwerkingsakkoord, worden ontworpen.

De NMBS zal het spooraanbod, een belangrijk onderdeel van het GEN, verwezenlijken en exploiteren. Daarom zal een adequaat onderdeel in het beheerscontract van de NMBS worden opgenomen dat de verhouding tussen de NMBS en de overheid regelt. Het is echter niet aan de NMBS om haar aanbod alleen te organiseren. Dit moet immers op de andere betrokkenen worden afgestemd.

Het ontwerp van samenwerkingsakkoord waarover op 21 april werd gesproken, vervult in het proces een belangrijke rol. Nadat het aan de gewesten werd overgezonden, hebben alle gewestregeringen een advies uitgebracht of zijn nog bezig dit te doen. Ik heb de adviezen van het Waalse Gewest en Brusselse Gewest gekregen, maar ik wacht nog op het advies van het Vlaamse Gewest. Op basis hiervan zullen in het ontwerp de gevraagde wijzigingen worden aangebracht. Dit ontwerp is dus niet te nemen of te laten. Wij onderhandelen over een tekst die uiteindelijk alle partijen zullen moeten tekenen en goedkeuren. Dit document is de basis voor de onderhandelingen en als dusdanig een werkdocument. Het Waalse Gewest heeft een aantal pertinente opmerkingen gemaakt waarover wij, zodra wij het advies van het Vlaamse Gewest hebben gekregen, op federaal niveau moeten discussiëren. Wij moeten eerst een standpunt op federaal niveau innemen om daarna met de gewesten tot een finaal besluit te komen.

Het GEN zal stapsgewijs worden gerealiseerd. Het is geen project dat van de ene dag op de andere rond zal zijn. De eerste twee lijnen zijn voor eind 2005 geprogrammeerd. Dat duurt niet meer zo lang. Deze stappen sluiten niet uit dat op kortere termijn maatregelen kunnen worden genomen. De integratie van de biljetten in Brussel is vanaf 1 september 2002 van kracht. Wij beginnen op het grondgebied van het Brusselse Gewest en daarna zullen wij een bovengewestelijke uitbreiding doorvoeren. Wij werken stap voor stap.

Het ontwerp van het nieuwe beheerscontract bepaalt dat geen enkele maatregel mag worden genomen die, zelfs tijdelijk, het aanbod vermindert. Het beheerscontract dat betrekking heeft op het geheel van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS, ook die buiten het GEN, bepaalt dat alle voorstadlijnen, grosso modo de lijnen betrokken bij het GEN van Brussel, een minimumdienstverlening en

trouvé un dossier bien mince. Il a commencé par instaurer un groupe de travail de haut niveau, avec la ferme intention de faire passer le projet RER à la vitesse supérieure.

Le RER est un projet intégré, qui dépasse le simple domaine des transports. Le projet comporte un ensemble complet d'interventions et de mesures qui relèvent de plusieurs compétences du gouvernement fédéral et d'autres niveaux exécutifs, d'où la nécessité de travailler sur la base d'un accord de coopération.

L'offre ferroviaire est bien entendu un objectif important du RER. Un volet adéquat figurera dans le contrat de gestion de la SNCB.

Le projet d'accord de coopération que nous avons examiné le 21 avril est capital. Il a été transmis pour avis aux Régions; les Régions wallonne et bruxelloise m'ont déjà fait parvenir leurs conclusions. Ces avis peuvent servir de base à des modifications du texte.

Le RER sera créé en plusieurs étapes. A la fin de 2005, les deux premières lignes seront installées. D'ici là, d'autres mesures sont possibles, comme l'introduction en Région bruxelloise d'un titre de transport intégré susceptible d'être encore étendu ultérieurement.

Le projet de contrat de gestion stipule qu'aucune mesure de réduction de l'offre ne peut être prise et il impose aux lignes desservant la périphérie de fournir un service et une qualité supérieurs à ceux des lignes actuelles. Les négociations avec la SNCB à propos du RER seront menées dans le cadre des négociations du contrat de gestion.

Dès aujourd'hui, le nombre de lignes L autour de Bruxelles connaît une augmentation et, le 1^{er} septembre 2002, le billet intégré

een dienstkwaliteit moeten leveren die hoger zijn dan momenteel het geval is op bepaalde van de betrokken lijnen. De onderhandelingen met de NMBS zullen plaatsvinden in het kader van de onderhandelingen van het beheerscontract.

Wat is er op dit ogenblik reeds verwezenlijkt? De frequentie van de L-treinen rond Brussel ontwikkelt zich voortdurend. De voorbije jaren werd via lijn 26 treinen tussen Eigenbrakel en Aalst ingelegd, werden bepaalde treinen van deze lijn verlengd tot in Geraardsbergen en verdubbelden de zogenaamde P-treinen 's morgens en 's avonds gedurende een vrije lange periode en verhoogde de frequentie op verschillende lijnen. De eerste fase voor de integratie van de vervoerbewijzen op het grondgebied van het Brussels Gewest zal op 1 september 2002 van start gaan. In afwachting van het nieuw rollend GEN-materieel werd de NMBS verzocht dubbeldekrijtuigen in dienst te nemen om de capaciteit te verhogen op plaatsen waar een verhoging van de frequentie van de treinen nieuwe infrastructuur zou vereisen. Ik heb de NMBS voorgesteld de dubbeldekrijtuigen opnieuw te gebruiken voor het GEN-project. Het GEN-project zal niet alleen totstandkomen dankzij het samenwerkingsakkoord. Het zal stap voor stap worden doorgevoerd en bevestigd met een samenwerkingsakkoord. Dit akkoord zal enerzijds, met de NMBS worden onderhandeld in het kader van het beheerscontract en anderzijds, met de gewesten. Ik wacht op het derde advies om dit project te beëindigen. Het project is echter reeds opgestart zonder het belangrijk akkoord van de 4 instanties op zak te hebben.

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik vind het vreemd dat het advies op een voorstel van samenwerkingsakkoord zo lang op zich laat wachten. Als ik u goed heb begrepen, was dit akkoord reeds besproken met de betrokken gewesten. Het Vlaams Gewest gaat niet akkoord met de visie op het GEN. Vlaams-Brabant formuleert belangrijke bedenkingen bij een aantal belangrijke aspecten van het GEN. Ik vraag me af waarom deze problemen niet eerst werden doorgepraat. Ik begrijp niet dat men zo lang wacht met het uitbrengen van de adviezen. Intussen werkt u verder aan het door u uitgestippelde project. De kans is niet irreëel dat het project een totaal andere wending moet krijgen.

Het verheugt me te mogen vernemen dat het beheerscontract dat wordt voorbereid bepalingen inzake het GEN zou bevatten. Wanneer zal dat beheerscontract aan het Parlement worden voorgelegd? Ik dring opnieuw aan dat u het Parlement een kopie zou bezorgen van de teksten van de federale regering inzake het project. Op die manier kan de Kamer voluit meedoen aan de besprekingen.

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

De vragen nrs. 6449 en 6544 van mevrouw Frieda Brepoels en de samengevoegde vragen nrs. 6589 en 6576 van de heer Bart Laeremans en mevrouw Simonne Creyf worden naar een latere datum verschoven. Les questions n°s 6422, 6539, 6574 et 6575 de MM. Richard Fournaux, François Dufour, Jean-Pierre Grafé et André Smets sont reportées à une date ultérieure.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.26 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.26 heures.*

sera instauré en Région bruxelloise.

En attendant l'arrivée du matériel RER nécessaire à l'augmentation de la fréquence, il sera demandé à la SNCB de mettre déjà en service des voitures à double étage.

Le projet RER ne doit pas uniquement faire l'objet d'un accord de coopération. Les décisions en la matière doivent être prises en phases successives et être confirmées dans le cadre de l'accord de coopération. Au préalable, des discussions doivent avoir lieu avec la SNCB à propos du contrat de gestion et d'autres discussions doivent avoir lieu avec les Régions.

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Il me paraît étrange qu'un avis relatif à un projet d'accord de coopération se fasse attendre aussi longtemps, alors que le projet a déjà fait l'objet de discussions avec les Régions.

Je me réjouis de vous entendre évoquer le contrat de gestion. Quand sera-t-il soumis au Parlement?

J'attends également un document à ce sujet, afin que le Parlement puisse participer à la discussion en la matière.

