



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
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

27-03-2002

10:00 uur

mercredi

27-03-2002

10:00 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>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 50 0000/000	<i>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: publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail: publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de overvolle treinen op de lijn Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven tijdens de piekuren" (nr. 6686)	1
<i>Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorwaarden voor het aanleggen van verkeersdrempels en meer bepaald Berliner Kissen" (nr. 6772)	4
<i>Sprekers: Josy Arens, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	5
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het invoeren van de zondagsdienst voor en na feestdagen" (nr. 6753)	5
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "twee opvallende vaststellingen van de ombudsmannen bij de NMBS" (nr. 6758)	5
<i>Sprekers: Daan Schalck, Magda De Meyer, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reorganisatie van de NMBS en van haar filialen" (nr. 6755)	9
<i>Sprekers: Jean Depreter, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "taxi's op de bijzondere overrijdbare beddingen" (nr. 6789)	13
<i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de parkeerkaarten voor bewoners" (nr. 6790)	15
<i>Sprekers: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en	16

SOMMAIRE

Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains bondés aux heures de pointe sur la ligne Saint-Nicolas-Malines-Louvain" (n° 6686)	1
<i>Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conditions d'implantation de dispositifs surélevés sur la voie publique et plus particulièrement des coussins berlinois" (n° 6772)	4
<i>Orateurs: Josy Arens, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	5
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration du service du dimanche avant et après les jours fériés" (n° 6753)	5
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "deux constats surprenants effectués par les médiateurs de la SNCB" (n° 6758)	5
<i>Orateurs: Daan Schalck, Magda De Meyer, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réorganisation de la SNCB et de ses filiales" (n° 6755)	9
<i>Orateurs: Jean Depreter, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les taxis circulant sur les sites spéciaux franchissables" (n° 6789)	13
<i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les cartes de stationnement pour riverains" (n° 6790)	15
<i>Orateurs: Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des	16

Vervoer over "de spoorverbinding tussen Zeebrugge en Gent" (nr. 6810)

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

Transports sur "la liaison ferroviaire entre Zeebrugge et Gand" (n° 6810)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en haar strategie met betrekking tot de havens" (nr. 6853)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et sa stratégie concernant les ports" (n° 6853)

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

Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het uitblijven van een vlieglicentie voor VG Airlines" (nr. 6677)

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

Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la non-délivrance d'une licence de vol à la compagnie aérienne VG Airlines" (n° 6677)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de budgetcontrole" (nr. 6857)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contrôle budgétaire" (n° 6857)

Orateurs: **Jos Ansoms, 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 MAART 2002

10:00 uur

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

du

MERCREDI 27 MARS 2002

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de overvolle treinen op de lijn Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven tijdens de piekuren" (nr. 6686)

01 Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains bondés aux heures de pointe sur la ligne Saint-Nicolas-Malines-Louvain" (n° 6686)

01.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik doe opmerken dat we op tijd zijn, nu het geen maandag is.

Mevrouw de minister, er is heel wat commotie over het probleem van de overvolle treinen op de lijn Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven. In de media is daaraan veel aandacht besteed. De treinreizigers hebben geklaagd dat het niet meer doenbaar is. Tot mijn verrassing wordt dat door de woordvoerder van de NMBS op basis van de tellingen tegengesproken. Ook in onze commissie werd gediscussieerd over die tellingen en de manier waarop zij moesten gebeuren: misschien gebeuren die op de ene plaats anders dan op de andere. Ik weet ook niet of daarvoor geëigende praktijken bestaan. Volgens mijn gegevens en berichten van de gebruikers zou de trein tijdens de ochtendspits over meer rijtuigen moeten beschikken. Misschien mag ik niet vragen wie er gelijk heeft, maar wij zoeken naar een verklaring voor de uiteenlopende visies.

Ik kom tot mijn vragen. Ten eerste, hoe betrouwbaar zijn die tellingen? Is het waar dat de statistieken alleen worden gebaseerd op een ruwe schatting van het aantal opstappende reizigers door het personeel van de NMBS ter plekke? Of worden de abonnementen bij het aantal biljetten opgeteld en statistisch verwerkt? Of maken de treinbegeleiders de schattingen? Ik vraag dus naar de wijze waarop die schattingen gebeuren.

Ten tweede, wordt het gemiddelde aantal reizigers misschien in beide richtingen geteld? Daarbij kan het aantal reizigers 's ochtends in de richting van Sint-Niklaas veel kleiner zijn dan het aantal reizigers in de richting van Mechelen; er is blijkbaar een groot

01.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Les voyageurs de la ligne Saint-Nicolas-Malines-Louvain se plaignent des trains bondés et pas assez longs aux heures de pointe. La SNCB nie les faits et dit se baser sur les comptages auxquels elle a procédé.

Ces comptages de la SNCB sont-ils fiables? De quelle manière y procède-t-on? Tient-on compte de la destination finale des voyageurs? Les taux d'occupation des trains circulant aux heures de pointe ne varient-ils pas énormément?

verschil. Als men de telling doet in de richting van Sint-Niklaas, is het aantal opstappende reizigers natuurlijk veel kleiner en dat kan een verkeerd beeld scheppen.

Ten slotte kom ik tot mijn laatste reeks vragen. Is het mogelijk dat de bezettingsgraad op de piekuurtrein richting Mechelen verschilt van die op andere piekuurtreinen? Is er, met andere woorden, geen verschil in het moment dat men de gegevens opstelt, waarbij de ene piekuurtrein drukker bezet is dan de andere? Misschien baseert men zich op een piekuurtrein waar niet zoveel reizigers opstappen.

Kortom, wie heeft er nu gelijk? Zijn het de treinreizigers die in de media verkondigen dat er te weinig mogelijkheden voor hen zijn of is het de NMBS die beweert dat zulks onjuist is? Vandaar mijn vraag naar de wijze waarop men de tellingen doet, wat volgens mij een belangrijk probleem is. Tot daar mijn vragen aan mevrouw de minister.

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS beschikt over verschillende gegevensbronnen om de bezetting van de treinen na te gaan. Tijdens de jaarlijkse oktobertellingen wordt in elk station het aantal in- en uitstappende reizigers per trein visueel geteld gedurende 9 opeenvolgende dagen, namelijk 5 weekdays en 2 weekends. Een tweede bron zijn de verslagen van de treinbegeleiders. Elke treinbegeleider moet in zijn verslag het aantal reizigers in de trein vermelden en aangeven of de samenstelling van de trein ofwel voldoende, ofwel te groot of te klein is. Een derde bron zijn de klachten van de reizigers over overbezetting. Iemand van de bevoegde diensten van de NMBS gaat ter plaatse om de betrokken trein van nabij te volgen en zeer nauwkeurige tellingen te doen. Dus, er zijn verschillende gegevens beschikbaar om de bezetting van een trein in te schatten. Om een realistisch beeld te krijgen, baseert de NMBS zich immers op diverse instrumenten.

Wat de tweede vraag betreft, met name of het misschien mogelijk is dat de reizigers in twee richtingen worden geteld, meldt de NMBS dat iedere trein afzonderlijk wordt gevolgd.

De NMBS beschikt op basis van de elementen, die ik heb aangehaald, over een realistisch maximumbezettingcijfer voor iedere trein afzonderlijk over zijn hele reisweg. Op basis hiervan worden de treinsamenstellingen bepaald. In principe is het steeds de bedoeling om iedere reiziger een zitplaats aan te bieden.

Om een aantal redenen is het mogelijk dat zulks niet steeds en zelfs te vaak het geval is. Treinen hebben dikwijls een bepaalde maximumsamenstelling naar gelang van onder meer de perronlengte, wat een beperking is. Ook onvoorzienbare gebeurtenissen leiden ertoe dat de geplande samenstelling soms niet kan worden aangeboden. U begrijpt dat een materieel probleem immers mogelijk is.

De doelstelling is natuurlijk dat iedereen over een zitplaats beschikt. Die doelstelling zal in het derde beheerscontract als principe worden bevestigd. Misschien zullen we de manier om dat te voorzien en te tellen, moeten verbeteren. Teneinde het hoofd te bieden aan de voorziene stijging van het aantal reizigers, waarvan de trein in zekere

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Chaque année, dans chaque gare, on compte visuellement le nombre de voyageurs pendant neuf jours en octobre. En outre, les accompagnateurs de train mentionnent dans leur carnet de voyage si l'occupation maximale est dépassée. Enfin, on examine systématiquement les réclamations des passagers. Sur la base de ces données, la SNCB détermine le nombre moyen de passagers voyageant dans un train donné. Du reste, on effectue ce comptage dans chaque train séparément de sorte qu'il est tenu compte effectivement du sens de la marche et de la destination finale du train.

Sur la base du taux d'occupation maximale, on procède alors à la composition des trains. La finalité de celle-ci est de permettre à tous les passagers de disposer d'une place assise. Cette finalité va être incluse dans le contrat de gestion. Toutefois, la composition des trains est également déterminée par la longueur du quai et certains événements imprévus.

Dans le plan d'investissement 2001-2012, il est prévu d'augmenter le nombre de places, notamment en mettant en service des trains à double étage.

zin het slachtoffer is, werd in het kader van het investeringsplan 2001-20012 een programma voor de algemene uitbreiding van het aantal plaatsen opgezet. Bovendien weet u dat de levering van de nieuwe dubbeldekrijtuigen verbetering zal brengen.

Besluitend, ik heb u de wijze van tellingen uiteengezet en verwezen naar onvoorziene elementen die kunnen verklaren waarom er geen voldoende zitplaatsen zijn. Het is mijn bedoeling om een dergelijk systeem eventueel te verbeteren, teneinde de doelstelling te garanderen. Door bovendien meer dubbeldekrijtuigen tijdens de piekuren in te zetten, zullen er meer plaatsen aan de reizigers kunnen worden geboden.

01.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mevrouw de minister, u zult het mij niet kwalijk nemen, maar ik ben vrij ongelukkig met uw antwoord. Uiteindelijk kreeg ik een algemene benadering van de problemen die zich voordoen. Maar ik heb zeer concrete vragen gesteld. Er is in de media een discussie aan de gang tussen enerzijds de gebruikers en anderzijds de NMBS. De gebruikers stellen dat er, op bepaalde momenten, op bepaalde piekuren, te weinig zitplaatsen op die treinen beschikbaar zijn. De NMBS zegt dat die bewering onjuist is. U hebt daar niet op geantwoord. Dat was in feite de reden van mijn vraag.

Uw antwoord is helemaal niet concreet. Wat moet ik uit uw antwoord opmaken? Moet ik ervan uitgaan dat u de NMBS gelijk geeft dat de capaciteit voldoende is? Als dat het geval is, zal ik dat meedelen. Als u twijfels hebt, zou ik u graag horen bevestigen dat de gegevens van de NMBS niet correct zijn.

01.04 Minister Isabelle Durant: Er is een absoluut echt permanent conflict tussen het standpunt van de gebruikers en dat van de NMBS. De enige manier om uit het slop te geraken is een klacht indienen. Als men een klacht indient inzake de capaciteit van de treinen, moet de NMBS volgens het huidige beheercontract – ik kan dat op het ogenblik niet veranderen – een nieuwe telling doen. Ik herhaal dat om uit de impasse te geraken een klacht moet worden ingediend door het comité consultatif des usagers ou autre instance. Op die manier wordt de NMBS verplicht een onderzoek in te stellen en te trancheren op basis van een objectieve meting. Men kan betreuren dat er niets verandert zolang er geen klacht wordt ingediend...

01.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Als volksvertegenwoordigers is het onze plicht concrete vragen te stellen.

De **voorzitter:** Als voorzitter van de commissie moet ik erover waken dat het Reglement wordt toegepast. Ik ben ook volksvertegenwoordiger.

01.06 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat als we geen antwoord krijgen? De minister zegt dat er een klacht moet worden ingediend. Het heeft geen zin dat ik als volksvertegenwoordiger een concrete vraag aan de minister stel als zij ons verwijst naar de NMBS en stelt dat we klacht moeten indienen. Dat is de situatie.

De **voorzitter:** We zullen de autonomie van de NMBS afschaffen.

01.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Cette réponse générale ne me satisfait pas vraiment. La ministre n'a pas évoqué le contentieux concret qui oppose les usagers et la SNCB.

01.04 Isabelle Durant ministre: Lorsqu'une plainte est déposée, la SNCB doit procéder à un recomptage. C'est la seule manière possible de sortir de l'impasse.

01.06 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Voilà une façon de procéder bien étrange. En tant que député, j'ai droit à une réponse correcte.

01.07 Minister **Isabelle Durant**: De autonomie van de NMBS laat mij niet toe terzake een standpunt in te nemen, noch pro noch contra. Ik ben daarvoor niet bevoegd. Ik kan alleen maar de regels laten respecteren. Een klacht is de enige manier om uit de impasse te geraken.

01.08 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): De structuur zal er niet op verbeteren.

De **voorzitter**: Collega's, we gaan het niet hebben over de oude, de nieuwe, de geprivatiseerde of niet-geprivatiseerde structuur van de NMBS. Iedereen heeft het recht op een eigen mening terzake.

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

02 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conditions d'implantation de dispositifs surélevés sur la voie publique et plus particulièrement des coussins berlinois" (n° 6772)

02 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorwaarden voor het aanleggen van verkeersdrempels en meer bepaald Berliner Kissen" (nr. 6772)

02.01 **Josy Arens** (PSC): Monsieur le président, je remercie les collègues qui me permettent de poser ma question immédiatement avant de rejoindre la commission de la Justice.

Madame la ministre, en date du 6 février 2002 au sein de cette même commission, vous nous aviez signifié votre souci d'intégrer le plus rapidement possible un arrêté royal fixant les conditions d'implantation de dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions auxquelles doivent satisfaire les coussins berlinois.

En l'occurrence, vous nous aviez précisé qu'un projet d'arrêté était attendu aux alentours du 15 mars mais qu'auparavant, vous pouviez déjà rédiger une circulaire à l'attention des communes qui, à juste titre, se posent des questions en raison précisément du vide juridique.

Où en êtes-vous dans ce dossier? Est-ce que la circulaire est rédigée? Sera-t-elle transmise aux communes et à quelle date?

02.01 **Josy Arens** (PSC): Op 6 februari beloofde u ons tegen ongeveer 15 maart een koninklijk besluit waarin de 'Berliner Kissen' worden opgenomen in de voorwaarden voor het aanleggen van verkeersdrempels. Vooraf had een omzendbrief moeten worden opgesteld om de juridische hiaten, waarover de gemeenten zich beklagen, zo snel mogelijk in te vullen. Waarom hebben de gemeenten die omzendbrief nog niet ontvangen?

Wanneer dient u een ontwerp in om het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 te wijzigen?

Bent u van plan de aanpassingstermijnen voor de wegbeheerders te verlengen?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, je répondrai de manière très concrète à la question de M. Arens. Je me suis effectivement engagée à rédiger une circulaire et vous en connaissez la raison. J'ai voulu la préparer avec les régions et diverses rencontres ont eu lieu au sein de la CIMIT (conférence interministérielle dans le groupe "code de la route") afin que son contenu soit le plus adéquat possible. Parmi les interlocuteurs se trouvaient les TEC, De Lijn et la STIB puisque le problème concerne aussi les bus. Je voulais que le dispositif prévu dans la circulaire soit acceptable par tous.

En principe, la circulaire devrait être soumise à ma signature dans le

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Het klopt dat er in samenspraak met de Gewesten een omzendbrief wordt voorbereid. We moeten immers de Waalse vervoersmaatschappij, De Lijn en de MIVB er ook bij betrekken. Ik zou deze omzendbrief moeten kunnen ondertekenen in de loop van de maand april. Het koninklijk besluit komt terug van de Raad van State, dus op dat vlak vordert

courant du mois d'avril. Par ailleurs, je travaille également à un arrêté royal qui vient de revenir du Conseil d'Etat, assorti de quelques petites remarques. Il concerne les dispositifs surélevés en général, les coussins berlinois n'étant qu'une partie du problème. J'espère que cette partie du dossier sera clôturée en avril. La circulaire sera à peu près simultanée à l'arrêté royal et les gestionnaires de voiries, donc les bourgmestres, disposeront comme base légale à la fois de l'arrêté pour les dispositifs surélevés en général, et plus particulièrement de la circulaire relative aux coussins berlinois.

het ook.

Voilà donc le travail en cours. J'ai surtout voulu que cette circulaire soit concertée pour éviter une seconde fois un problème avec les gestionnaires de voiries et surtout avec les sociétés régionales des transports.

02.03 Josy Arens (PSC): Madame la ministre, je compte sur la rapidité dans cette problématique. Vous le savez aussi bien que moi, avec le retour du printemps, les travaux de voirie ont repris dans les communes et nous attendons cette circulaire avec impatience.

02.03 Josy Arens (PSC): De gemeenten wachten op die omzendbrief, want nu de lente in aantocht is, kunnen de werkzaamheden worden hervat.

02.04 Isabelle Durant, ministre: S'il devait y avoir un retard administratif ou autre, j'enverrai un courrier aux bourgmestres pour leur préciser à quelle date ils recevront la circulaire, de manière à éviter que des décisions irréversibles soient prises. J'ai cependant bon espoir que les choses se règlent en avril.

02.04 Minister Isabelle Durant: Als de omzendbrief op zich laat wachten, worden de burgemeesters hiervan in ieder geval op de hoogte gebracht. Ik heb er hoe dan ook vertrouwen in dat alles in april in orde zal zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het invoeren van de zondagsdienst voor en na feestdagen" (nr. 6753)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "twee opvallende vaststellingen van de ombudsmannen bij de NMBS" (nr. 6758)

03 Questions jointes de

- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration du service du dimanche avant et après les jours fériés" (n° 6753)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "deux constats surprenants effectués par les médiateurs de la SNCB" (n° 6758)

03.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een tiental dagen geleden hebben de twee ombudsmannen van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen hun jaarverslag-2001 voorgesteld. Daarin kwamen uiteraard veel zaken aan bod, maar zijzelf schoven twee bijzondere aandachtspunten naar voren.

Ten eerste, voor de ongemakken zoals vertragingen en stakingen is er nog steeds geen regeling die duidelijk maakt waarop de klant van de NMBS recht heeft. Ik vraag niet naar die regeling, want ik weet dat u dergelijke zaken ook wil regelen in het derde beheerscontract. Mijn vraag gaat meer over de timing daarvan.

03.01 Daan Schalck (SP.A): Le rapport annuel du service de médiation de la SNCB a été présenté récemment. Il est frappant de constater que les voyageurs qui sont victimes de retards ou de grèves ne sont, à ce jour, toujours pas indemnisés. Par ailleurs, les médiateurs dénoncent l'application de l'horaire du dimanche les 24 et 31 décembre de chaque année, qui est contraire au contrat de gestion.

De tweede frappante vaststelling is dat de NMBS soms eenzijdig zijn dienstregeling aanpast en wijzigt. Het meest frappante voorbeeld daarvan is de overschakeling op weekenddienst op 24 december en 31 december 2001. De ombudsmannen tilden bijzonder zwaar aan dat voorbeeld, omdat het verschil tussen weekdienst en weekenddienst ook in het beheerscontract vastgelegd is. In het beheerscontract zijn er niet zoveel zaken over de dienstregeling vastgelegd. Dat is allemaal erg summier. De NMBS heeft dus een erg grote vrijheid, wat mij betreft een te grote vrijheid. Ik vind dat wij die dienstregeling veel meer wettelijk moeten regelen, maar dat idee van ons is niet nieuw.

On attend toujours le troisième contrat de gestion qui devait résoudre un certain nombre de problèmes. Où en sont les négociations concernant ce contrat? Comment la ministre a-t-elle réagi aux plaintes formulées par le service de médiation? En quoi les horaires des trains seront-ils améliorés?

Het weinige dat er contractueel tussen de regering en de NMBS bestaat, met name het beheerscontract, werd naar mijn oordeel op 24 december en 31 december 2001 overtreden. Voor bepaalde lijnen betekende dat niet alleen minder treinen maar soms zelfs helemaal geen treinen. Uiteindelijk gaat het wel om twee werkdagen. Mogelijk waren er wel minder pendelaars, maar er waren hoe dan ook pendelaars, waarvan sommigen niet op hun werk zijn geraakt. Voor mij is dat een vorm van inbreuk op het beheerscontract. Dat is een tweede aspect van mijn vraag.

Mevrouw de minister, ik vat mijn eerste vraag samen. Wat is de precieze timing voor het derde beheerscontract? Ik weet dat u wacht op de nieuwe structuur en de nieuwe raad van bestuur. Ik hoop echter dat er toch al wat voorbereidende werkzaamheden aan de gang zijn, want anders vrees ik dat wij blijven uitstellen. Het zou nefast zijn als wij pas zouden starten als de nieuwe structuur er over een aantal maanden pas is. Daarom vraag ik naar de timing, zodat we zaken als vergoeding voor dergelijke ongemakken. Wanneer zal die regeling er komen?

Ik vat mijn tweede vraag samen, vraag over het huidige beheerscontract. Mevrouw de minister, hebt u gereageerd op het feit dat de dienstverlening van 24 en 31 december 2001 werd overgeschakeld op weekenddienst? Volgens mijn interpretatie had u daarvoor wel de instrumenten in handen. Eén van de nadelen van het huidige beheerscontract is dat er geen sancties zijn. Toch gaat het hier over een inbreuk op het beheerscontract, een contract dat bestaat tussen de overheid en de NMBS. Ik ben dan ook benieuwd te vernemen hoe u op die overschakeling hebt gereageerd en wat eventueel het antwoord van de NMBS daarop was.

Wij hebben nood aan een zo snel mogelijke invulling van het derde beheerscontract want ondertussen is er een aantal wijzigingen die vrijdag op de agenda van de raad van bestuur van de NMBS staan en waarvan ik mij afvraag op welke criteria ze zijn gebaseerd. Enerzijds worden piekuurtreinen met 75 reizigers afgeschaft terwijl anderzijds een station dat in 1993 is dichtgegaan omdat er één opstapper per dag was, werd heropend. Vragen rijzen naar de criteria die worden gehanteerd. Ik ben zeer benieuwd te vernemen wanneer dat derde beheerscontract er komt en dergelijke zaken op een veel objectievere basis zullen worden geregeld dan vandaag het geval is. Er wordt wel wat gerommeld in de marge, maar een verbetering van de dienstverlening ontgaat mij volledig, zelfs integendeel.

03.02 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik heb deze vraag reeds gesteld, maar mocht er nog geen antwoord op krijgen.

03.02 Magda De Meyer (SP.A): Les lundis 24 et 31 décembre, la

Op 24 en 31 december 2001 schakelde de NMBS over op de zondagsdienst. Men ging ervan uit dat de meeste werknemers op deze beide maandagen toch de brug zouden maken naar Kerstmis en Nieuwjaar. Dat betekende uiteraard in sommige gevallen dat het treinaanbod werd gereduceerd tot een paar treinen per dag of zelfs helemaal geen trein.

Dat laatste was het geval op de verbinding Puurs-Antwerpen. De ombudsman van de NMBS veroordeelde deze maatregel in zijn recente jaarverslag en stelt klaar en duidelijk dat hij in strijd is met het beheerscontract. Immers, artikel 13 verplicht de NMBS om elke werkdag de bediening van de stations en stopplaatsen met lokaal statuut te waarborgen met minstens vier treinen in elke richting.

We vingen nu recent berichten op dat de NMBS en de vakbonden opnieuw zouden onderhandelen over het invoeren van zondagsdienst op dagen vóór en na feestdagen, eventueel uitgebreid tot andere dagen. Hierbij gaat men ervan uit dat veel werknemers niet hoeven te werken.

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

Ten eerste, deelt u de opinie van de ombudsman dat het rijden op zondagsdienst vóór en na wettelijke feestdagen een inbreuk is op het beheerscontract? Werd u door de regeringscommissaris van de regeling op 24 en 31 december 2001 op de hoogte gebracht? Hebt u zelf stappen gezet naar de NMBS om dit probleem aan te kaarten?

Ten tweede, kunt u instemmen met het feit dat het rijden op zondagsdienst vóór en na feestdagen in 2002, opnieuw zou worden toegepast? Indien dit niet het geval is, welke stappen overweegt u dan te ondernemen?

03.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je partage entièrement l'opinion du médiateur quant au fait que l'application de l'horaire du week-end pour la circulation des trains les 24 et 31 décembre ne correspond pas au prescrit du contrat de gestion. Comme vous l'avez dit, même si la clientèle a été avertie à temps, cette situation va à l'encontre de la mission de service public confiée à la SNCB.

On peut comprendre que le personnel doive récupérer des jours de congé. Il est important que les travailleurs puissent profiter de leur congé mais cela ne peut pas se faire au détriment du service rendu aux usagers. En réponse à votre question, monsieur Schalck, j'ai donc immédiatement écrit à la SNCB pour acter ce manquement au contrat de gestion. Dans la même lettre, je lui ai demandé de traiter positivement les éventuelles plaintes déposées par les usagers en ce qui concerne l'usage des titres de transport qui sont interdits durant la semaine.

La SNCB m'a fait des promesses à cet égard, mais j'y reviendrai plus tard.

Comme vous l'avez dit vous-même, le contrat de gestion présente une lacune.

SNCB a appliqué les horaires du dimanche, ce qui a sensiblement réduit l'offre de trains sur certaines lignes. Dans ma région, la ligne Puurs-Anvers a gravement été touchée par cette mesure.

Selon le médiateur de la SNCB, cette mesure était contraire au contrat de gestion. Est-ce exact? La ministre a-t-elle déjà abordé ce problème avec la SNCB? La ministre consentira-t-elle à l'application des horaires du dimanche avant et après les fêtes de fin d'année 2002 comme le demandent les syndicats des cheminots?

03.03 Minister Isabelle Durant: Ik ben het eens met de ombudsman. En ook al werd het cliënteel vooraf op de hoogte gebracht, toch betreft het een situatie die haaks staat op de taken van de NMBS. Ik heb de NMBS in dat verband een brief geschreven. Het beheerscontract vertoont echter een leemte.

Nous avons besoin d'un moyen de pression pour faire en sorte que le contrat de gestion soit réellement mis en œuvre.

Het derde beheerscontract bepaalt dat er alle dagen aan alle haltes wordt gestopt, volgens hogere normen dan de huidige. Op minder drukke dagen zou nochtans een beperkte dienstregeling kunnen worden

Ik ben niet in de mogelijkheid sancties te doen uitvoeren. Dit probleem moet, weliswaar met een redelijke sanctie, worden opgelost in het kader van het beheerscontract. Op die manier heeft men een stok achter de deur voor de uitvoering van het ganse beheerscontract.

Un problème de ce type ne devrait plus se reproduire à l'avenir parce que le projet du troisième contrat de gestion prévoit une desserte quotidienne de tous les points d'arrêt selon des normes supérieures à celles en vigueur aujourd'hui.

Aussi importe-t-il, en définissant des normes de service, de pouvoir pallier ce problème.

Wat de toekomst betreft, zal de NMBS de nodige conclusies trekken uit de analyse van de voorbije eindejaarsperiode en hiermee rekening houden als zij in de toekomst nog wijzigingen aan de dienstregeling aanbrengt. De diensten van de NMBS beloven het advies van de ombudsman en van het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS in te winnen vooraleer dergelijke wijzigingen uit te voeren. Dat is, mijns inziens, heel belangrijk.

Wat de compensatie betreft, heb ik de NMBS gevraagd terzake een inspanning te leveren. Krachtens artikel 56 van het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract heeft de NMBS eind 2000 een rapport moeten indienen waarin een compensatieregeling werd voorgesteld. De ombudsman en het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS hebben hierover advies uitgebracht. Daarna heb ik een werkgroep opgericht die in juni 2001 een voorstel heeft uitgewerkt. Dat onderwerp is eveneens in de onderhandelingen over het derde beheerscontract opgenomen. Beweren dat de NMBS op het ogenblik helemaal niet tegemoetkomt aan gedupeerde reizigers zou onterecht zijn. De maatschappij heeft een compensatie toegekend voor de ongemakken die de treinkaarthouders door de stakingsactie van 15 en 17 oktober 2001 hebben ondervonden niettegenstaande een dergelijke tegemoetkoming niet is opgenomen in de algemene voorwaarden voor het vervoer. In januari 2002 stuurde de NMBS alle houders van een treinkaart die minstens een van de stakingsdagen geldig was een bon toe ter waarde van 10% van de prijs van een maandtreinkaart. Op het ogenblik bestaan reeds mogelijkheden ter compensatie van de ongemakken.

Ik ga dieper in op de onderhandelingen over het derde beheerscontract. Mijnheer Schalck, het is evident dat de echte onderhandelingen pas zullen gevoerd worden met de nieuwe ploeg. U weet dat de wet gisteren of vandaag in het Belgisch Staatsblad werd/wordt gepubliceerd. Ik weet het niet exact.

Wij hebben nu een maand om het af te ronden, maar ik ben al met de huidige ploeg van de NMBS en alle betrokkenen zoals het raadgevend comité van de gebruikers aan de voorbereidingen begonnen. Ik heb dus niet gewacht op de nieuwe gesprekspartners, de voorbereiding is nu al bezig om zo vlug mogelijk te kunnen beginnen met de echte onderhandelingen waarbij een groot aantal elementen, ook beperkingen – we weten allemaal dat die er altijd zijn –, ter tafel zullen worden gelegd. Hopelijk zullen die kunnen worden aangevat na de installatie van de nieuwe ploeg.

overwogen.

La SNCB promet de tenir compte de l'évaluation de la période de fin d'année de l'an dernier. Avant d'apporter des modifications à l'horaire, il convient de consulter le médiateur et le Comité consultatif des usagers de la SNCB.

Le deuxième point évoqué par le médiateur, les compensations en faveur des voyageurs lésés, fait l'objet d'une proposition d'un groupe de travail qui s'inscrit dans les négociations relatives au troisième contrat de gestion. Au demeurant, la SNCB a déjà octroyé des compensations à des passagers lésés par les grèves des 15 et 17 octobre 2001 à hauteur de 10 % d'un abonnement mensuel.

Les négociations relatives au troisième contrat de gestion démarreront dès que le nouvel organe de gestion de la SNCB aura été mis en place. Nous disposons d'un mois pour mener à bien cette réforme. Nous mettrons tout en oeuvre, dans le cadre des négociations, pour que le troisième contrat de gestion prévoie des instruments permettant de garantir aux usagers un service optimal.

Er wordt een maand uitgetrokken om de onderhandelingen af te ronden. Ik begin zo vlug mogelijk met alle elementen die op tafel liggen. Overigens heb ik al op vele vragen uiteengezet welke precieze elementen in het beheerscontract moeten komen, om zo betere instrumenten in handen te krijgen voor de NMBS, de minister of de Staat. Zo kan een betere dienstverlening aan de klanten worden gegarandeerd.

03.04 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Wij zijn er ons ook van bewust dat men moet proberen om die vakantiedagen zoveel mogelijk op te laten nemen. Alleen betekent het een groot verschil voor bepaalde lijnen wanneer wordt gesproken over de volledige afschaffing van de dienst dan wel over het garanderen van minimaal vier treinen. Wij hebben op geen enkel ogenblik gezegd dat de volledige weekdienst moest behouden blijven met al zijn absurditeiten misschien, voor een verminderd aantal reizigers. Wij vinden wel dat men er rekening mee moet houden dat het om een weekday gaat en dan moet men toch minstens toepassen wat in het beheerscontract staat. Kennelijk delen wij elkaars mening wat dat betreft.

Dan zijn er de tegemoetkomingen aan de reizigers voor ongemakken als stakingen, vertragingen en dergelijke. De NMBS heeft dat initiatief genomen en dat vinden wij heel goed. Alleen gebeurt het nog op basis van pure vrijwilligheid. Als er volgende maand drie stakingsdagen zouden zijn en de NMBS geeft geen tegemoetkoming, dan beschikken wij niet over een instrument om dat af te dwingen. Dat zou toch zeker in het beheerscontract moeten worden opgenomen.

Ten slotte hoop ik dat als er wijzigingen worden aangebracht of als het beheerscontract veel aandacht voor het binnenlands reizigersvervoer besteedt – ik hoop daar wel op – het zal gebeuren op basis van normen. Naar mijn aanvoelen zijn er voor de heel kleine wijzigingen die zullen worden ingevoerd of waarvoor plannen bestaan, absoluut geen normen. Het wordt een beetje rommelen in de marge, zonder dat men goed weet wat het aanbod is of wat men wil doen.

Nogmaals, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Wij zijn in blijde verwachting van het derde beheerscontract.

03.05 Magda De Meyer (SP.A): Mevrouw de minister, ook ik dank u voor het antwoord. Het biedt een garantie voor de treinreizigers in het algemeen en voor de reizigers op de lijn Puurs-Antwerpen in het bijzonder – die interesseert mij uiteraard sterk – inzake een treffelijk treinaanbod op brugdagen voor feestdagen.

03.04 Daan Schalck (SP.A): Nous avons beaucoup de compréhension pour le problème de vacances des travailleurs de la SNCB mais il faut respecter le contrat de gestion.

Dans le nouveau contrat, il s'agira d'équilibrer le droit de grève et les droits des voyageurs.

S'agissant de l'offre de trains, il conviendra de développer une véritable vision d'avenir. On ne peut se limiter à quelques améliorations marginales.

03.05 Magda De Meyer (SP.A): Je me réjouis que la ministre se soucie comme moi de garantir à nos concitoyens une offre suffisante de trains, y compris la veille et le lendemain de jours fériés.

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

04 Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réorganisation de la SNCB et de ses filiales" (n° 6755)

04 Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

Vervoer over "de reorganisatie van de NMBS en van haar filialen" (nr. 6755)

04.01 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, la question a été rédigée il y a un peu plus de huit jours, en quelque sorte à titre de précaution puisque le vote au Sénat s'annonçait ainsi d'ailleurs que les mouvements sociaux. Je pensais qu'il y aurait un débat très animé au sein de la commission Infrastructure mais tout cela a été extraordinairement calme et extraordinairement "soft".

Les deux syndicats ont organisé mercredi dernier à Bruxelles un grand meeting de protestation. Le vote au Sénat est intervenu. Les cheminots sont cependant toujours en alerte et il s'agit de les rassurer au plus vite. Nous connaissons leurs craintes: privatisation, surendettement. La régionalisation voulue par certains dans le cadre de la prochaine législature inquiète également. Pour l'instant, il y a urgence, il faut renforcer le dialogue entre les partenaires politiques et syndicaux notamment. Le problème de l'arrêt du recrutement des conducteurs pour compenser l'indexation salariale n'a pas simplifié les choses mais depuis, pas mal d'informations ont été données de toute part, des précisions sont intervenues.

La pression sur les travailleurs sera de plus en plus grande dans les mois qui viennent.

Le sommet de Barcelone, notamment, a fait pression pour une libéralisation renforcée. Et là aussi, on a eu quelques informations complémentaires dans le courant de la semaine passée. La problématique globale est toujours posée, nous savons que le privé sera probablement uniquement intéressé par les bons morceaux du rail. Le scénario du genre "privatisation des bénéfices et collectivisation des pertes" risque de se reproduire.

Dans ce contexte, il s'agit pourtant bien de conforter le statut du personnel.

Je souhaite poser quatre questions.

Comment la Belgique va-t-elle transposer la directive européenne? Le PS a rappelé le fait qu'il défend le principe du maintien de l'unicité. Je crois que Mme la ministre a pris la même position.

Pouvons-nous convaincre les organisations syndicales qui craignent l'éclatement de l'entreprise et la remise en cause de l'unicité? Que penser alors du schéma qui prévoit un holding constitué de deux filiales: une pour les rails, une pour les trains?

Nous avons opté pour la formule minimale des comptes séparés au sein de la même entreprise. Pourrons-nous maintenir ce point de vue à long terme?

Comment concilier la réforme qui prend cours immédiatement et la réforme qui découle de la transposition? Pouvons-nous travailler dans une perspective d'ensemble dès maintenant?

Je me rends compte que ces quatre questions sont d'une portée très générale et il est certain qu'on ne peut approfondir tout cela aujourd'hui. Vous pourrez certainement pour le moins tracer des

04.01 Jean Depreter (PS): Na de sociale acties bij het spoor, zouden wij graag meer vernemen over de plannen inzake de reorganisatie van de NMBS en haar dochterondernemingen. Gelet op de aanwervingsstop bij de treinbestuurders en de druk die uitgaat van de top van Barcelona waar een "doorgedreven liberalisering" wordt overwogen, moet de dialoog tussen de onderscheiden partners volgens ons snel worden aangehaald.

Hoe zal België de Europese richtlijn omzetten? Ik herinner u eraan dat de PS voor het behoud van de eenheid van de onderneming pleit.

Kunnen wij de vakbonden, die vrezen dat die eenheid in het gedrang komt, overtuigen en wat moeten wij in dit verband denken van het idee van een holding die uit twee dochterondernemingen zou bestaan?

Is de minimumformule van gescheiden rekeningen binnen eenzelfde onderneming op lange termijn houdbaar?

Hoe kan de hervorming die onmiddellijk ingaat worden verzoend met deze die voortvloeit uit de omzetting?

Ik ben mij ervan bewust dat onze vragen een zeer algemene draagwijdte hebben. Intussen werden aanvullende inlichtingen verstrekt, heeft de onrust van de vakbonden zich op welbepaalde aspecten toegespitst en werden meer toelichtingen gegeven in verband met de indienstnemen, het schuldenprobleem, het Europees sociaal onderdeel en het tijdschema 2006-2008. De heer Schouppe had het voor 2001 over het astronomische cijfer van 1 miljard euro!

pistes.

D'ailleurs, à la fin de semaine passée et au début de celle-ci, nous avons eu des informations complémentaires. Les inquiétudes syndicales se sont bien focalisées sur des points précis: l'éviction du conseil d'administration – définitive ou non? –, le caractère fédéral, l'unicité.

Madame la ministre, vous êtes intervenue en fin de semaine de façon très rassurante. A propos de l'unicité, vous avez même évoqué le fait qu'il y aurait un régulateur indépendant et à propos de la dette vous avez dit que vous y réfléchiriez après avoir reçu le plan de transport.

Tout cela ne figurait pas dans ma question initiale mais comme vous avez eu l'occasion d'y réfléchir depuis, peut-être pourriez-vous éventuellement intégrer ces questions nouvelles.

M. Schouppe, lui, a cité des chiffres à propos du recrutement pour prouver que des recrutements avaient eu lieu. A propos de l'évolution de la dette, il a cité des chiffres astronomiques pour 2001 et des prévisions du même type pour 2002. Je croyais d'ailleurs qu'il parlait en anciens francs mais c'était des euros. C'est donc un peu alarmant quand il parle de milliards.

Ce matin, je vous ai entendu à la radio à propos du volet social européen auquel il faut penser et à propos de cette échéance 2006-2008. Je ne comprenais pas ce que les Français voulaient. Ce qu'ils ne veulent pas c'est que l'on anticipe à 2006.

Vous avez apporté des précisions à ce sujet, ce matin.

Madame la ministre, vous ne pourrez probablement que faire une ébauche de la situation, mais la plupart de ces points seront repris dans les semaines et les mois à venir.

04.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Depreter, je voudrais tout d'abord apporter quelques précisions afin d'éviter toute ambiguïté.

Le sommet de Barcelone – et j'avais attiré l'attention du premier ministre sur cet aspect très important pour la Belgique – n'a pas permis d'accélérer le calendrier en matière ferroviaire. Le processus se poursuit. Les dates sont fixées: mars 2003 pour la transposition et 2008 pour l'ensemble du secteur de fret ferroviaire. Le calendrier n'a donc heureusement pas été modifié.

Comme vous l'avez rappelé, hier soir, lors du Conseil européen des transports, la problématique du deuxième paquet ferroviaire a été abordée. Si vous le désirez, je peux vous remettre une copie de mon intervention. J'ai plaidé en faveur du respect du prescrit européen pour mars 2003, du suivi du calendrier tel que prévu. Rien de plus, rien de moins. J'ai également demandé que l'on cesse de considérer la libéralisation comme la recette miracle pour récupérer des parts de marché de la route vers le rail. On sait, par exemple, que les résultats en termes de transport de marchandises sur le rail sont nettement meilleurs en Suisse. Les taux y sont beaucoup plus élevés. Quand les Suisses ont libéralisé, aucun opérateur nouveau

04.02 Minister Isabelle Durant: De top van Barcelona heeft de zaken geenszins bespoedigd. Wij houden vast aan de streefdatum 2008 voor het hele goederenvervoer. Ik heb daar onlangs nog voor gepleit en kan u de tekst van mijn toespraak terzake bezorgen. Het is dus zeker niet zo dat het volstaat te liberaliseren om marktaandeel op het wegvervoer terug te winnen. Tevens moet de sociale harmonisering er dringend komen.

Frankrijk, Luxemburg en, min of meer ook Portugal, sloten zich bij ons standpunt aan.

Openstelling van de markt betekent geenszins privatisering van het spoor. Alleen de openbare

ne s'est présenté et il n'y a donc pas eu de part de récupération du marché sur la route. N'accordons pas à la libéralisation des vertus qu'elle n'a pas.

J'ai également plaidé pour que l'on s'attaque rapidement aux problèmes d'interopérabilité et de sécurité, qui sont essentiels, ainsi qu'au problème d'harmonisation sociale. Ces points doivent être examinés dès maintenant et ne pas être reportés à plus tard. Mais je ne m'étendrai pas plus longuement sur le sujet. Je peux – je le répète – si vous le désirez, vous remettre une copie de l'intervention de la Belgique qui a, notamment été rejointe par la France, le Luxembourg et en partie par le Portugal. Toutefois, il ne s'agissait que d'un premier tour de table. Nous avons donc encore du pain sur la planche.

En ce qui concerne votre question relative à l'ouverture au marché, je ne peux que répéter ici que cette dernière ne signifie en aucun cas la privatisation du rail. Que l'on arrête de mélanger les concepts! Ma préoccupation est double. Je suis persuadée de l'intérêt d'un service public en matière de chemins de fer. Seul le service public est d'ailleurs en mesure de garantir la sécurité et une certaine équité en matière de desserte. Comment voulez-vous qu'il en soit ainsi avec des opérateurs privés? Je défends donc un service public de qualité. C'est la raison pour laquelle je ne suis pas favorable à la rupture de l'unicité que nous avons d'ailleurs maintenue dans le texte de loi.

Par ailleurs, en vue de la transposition des directives avant mars 2003, je travaille à un modèle qui permettra de garantir le respect des règles européennes avec l'instauration d'un régulateur fort et indépendant. C'est indispensable, sans quoi, il y a confusion et c'est l'opérateur lui-même qui distribue les sillons, ce qui est évidemment inacceptable. Il s'agirait dans ce cas d'une fausse libéralisation. Je veux, dans le cadre de ce qui est prévu, libéraliser le secteur, mais pas l'entreprise. Cette libéralisation doit se faire – je le répète – avec un bon régulateur (organe indépendant), un répartiteur de sillons (organe indépendant également), tout en maintenant l'entreprise. Cette dernière devra simplement se soumettre aux règles du régulateur et du répartiteur.

L'une de mes principales préoccupations est de concevoir un système bien régulé où tous les opérateurs sont traités de la même manière, sont soumis aux mêmes contraintes ou bénéficient des mêmes avantages. C'est pour ces raisons, que le régulateur doit être fort.

Nous avons prévu que cette problématique ferait à nouveau l'objet de discussions dans le cadre de cette commission. Elles pourront avoir lieu, après la fin des auditions relatives à ABX, c'est-à-dire vraisemblablement après les vacances de Pâques.

Le modèle holding préparé au sein de la SNCB et son exploitation, bien qu'il maintienne une espèce de façade commune, ne me convainc pas du tout.

La Commission européenne, avec laquelle je travaille afin de m'assurer que ce que j'entreprends est bien conforme aux normes européennes, confirme que ce modèle de holding avec séparations ne répond pas à l'unicité que le gouvernement a défendue et

dienst kan een billijke dienstverlening garanderen. Dat is evident. Bij de omzetting van de richtlijnen kijk ik er nauwlettend op toe dat die fundamentele principes worden nageleefd. De onderneming zal zich aan de regels van de verdelers moeten onderwerpen. Het model van regulering moet dan ook sterk zijn.

Het holding-model kan mij hoegenaamd niet overtuigen, want het beantwoordt niet aan de eenvormigheid en maakt de structuur niet doorzichtiger. Hierover zijn in de regering besprekingen aan de gang.

n'apporte rien en termes de transparence pour l'ouverture du marché. C'est donc pour moi une très mauvaise formule. Elle est contraire à ce qui vient de se faire et nous devons rester cohérents. Par ailleurs, ce modèle ne répond pas au prescrit européen et ne garantit pas la transparence nécessaire à l'ouverture d'un marché. Je ne suis pas convaincue par ce modèle. Je choiserais un modèle qui nous donnerait un vrai régulateur et un répartiteur fort mais sans toucher à l'unicité que nous avons voulu maintenir. Il y a moyen de faire les deux et la Commission européenne m'a envoyé des signaux positifs à l'égard du modèle à propos duquel nous avons débuté la discussion au sein du gouvernement.

04.03 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre. Nous en reparlerons après les vacances de Pâques. Majorité comme opposition ont été patientes jusqu'à présent. Nous reprendrons cela calmement par la suite.

04.03 Jean Depreter (PS): Na het Paasreces zullen wij rustig terugkomen op deze zaak.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "taxi's op de bijzondere overrijdbare beddingen" (nr. 6789)

05 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les taxis circulant sur les sites spéciaux franchissables" (n° 6789)

05.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de minister, ik kan mij alleen aansluiten bij uw antwoord op de vorige vraag met betrekking tot de onafhankelijke regulator. Er is trouwens recent een nieuwe operator gestart in Antwerpen.

05.01 Ludo Van Campenhout (VLD): L'article 2.8 du Règlement général sur la police de circulation définit le site spécial franchissable comme une partie de la voie publique réservée à la circulation des services de transports en commun. Si le signal F18 est complété par la mention "TAXIS", les taxis peuvent également emprunter ce site. D'autres véhicules peuvent uniquement franchir cette bande de circulation pour traverser un carrefour ou pour atteindre ou quitter une propriété privée. Ces véhicules peuvent également emprunter ce site pour contourner un obstacle sur leur bande de circulation. Il arrive fréquemment que les véhicules des transports en commun soient bloqués par des véhicules qui tentent de doubler et qui sont eux-mêmes bloqués sur le site spécial franchissable, plus précisément à la hauteur des arrêts de tram ou de bus.

Artikel 2.8 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer definieert de bijzonder overrijdbare bedding als het deel van de openbare weg dat aan het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer voorbehouden is. Er is ook uitdrukkelijk voorzien in de mogelijkheid om ook taxi's als gemeenschappelijk vervoer gebruik te laten maken van dergelijke beddingen. In dat geval moet het verkeersbord F18 aangevuld worden met het woord taxi. De andere voertuigen mogen een bedding slechts dwarsen op een kruispunt of om een aanpalend eigendom te verlaten of te bereiken en mogen er slechts gebruik van maken om een hindernis te vermijden. Vooral dit laatste levert problemen op bij tram- en bushaltes aangelegd op verhoogde perrons. Bij het inhalen van stilstaande voertuigen rijden auto's vaak op de bijzonder overrijdbare bedding om vervolgens links langs deze tram- en bushaltes te rijden. Dit hindert de doorstroming van het openbaar vervoer indien de inhalende wagens in file – bijvoorbeeld voor een verkeerslicht – op de tram- en bushalte staan. Om dit te voorkomen worden verkeersborden D1 met onderbord "uitgezonderd bus" geplaatst aan het begin van de verhoogde perrons. Bestuurders van personenwagens worden verplicht de bijzonder overrijdbare bedding te verlaten voor de perrons. Het probleem in de praktijk is dat ook taxibestuurders die regeling voor de personenwagens dienen te volgen. Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 voorziet immers in artikel 10 dat voor de draagwijdte van het verkeersbord D1 alleen een afwijking kan worden toegestaan ten gunste van de voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Het onderbord "uitgezonderd bus" kan

Le signal D1 complété de la mention "excepté bus" peut permettre de remédier au problème mais cette mention ne

wettelijk niet worden aangevuld met de vermelding "taxi's" niettegenstaande de verkeerspolitie hier wel toe bereid is. Op die wijze wordt het efficiënt gebruik van de bijzonder overrijdbare bedding door taxi's in feite verhinderd en ik denk niet dat dit de bedoeling was van de wetgever. Wellicht werd onvoldoende rekening gehouden met de voorgaande beperkingen. Het lijkt daarom wenselijk het voormelde artikel 10 aan te vullen met de mogelijkheid om de afwijking ook toe te staan voor taxi's. Bent u ook van oordeel dat het niet de bedoeling is taxi's te verhinderen om die overrijdbare perrons, ook ter hoogte van bushaltes, te gebruiken? Zou u het ministerieel besluit van oktober 1976 ten gunste van het gemeenschappelijk vervoer onder de vorm van taxi's in die zin kunnen aanpassen?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Van Campenhout, ik zal de regels en de beperkingen niet herhalen, u hebt ze al vermeld. Het gebruik van de bijzonder overrijdbare bedding is aan strikte beperkingen en voorwaarden onderworpen. De reden voor plaatsing van het verkeersbord D1 – de verplichting de door de pijl aangeduide richting te volgen – op het halteperron is niet evident aangezien de meeste voertuigen zich niet op de overrijdbare bedding mogen bevinden. Het is moeilijk hierover te beslissen. Het is natuurlijk mogelijk dat de wegbeheerder de gebruikers van het openbaar vervoer op het perron extra wil beschermen door precies bewust de taxi's te weren van het perron. In dat geval zou uw vraag zonder voorwerp zijn. Het is een feit dat er rond bushaltes veel voetgangers oversteken. Het gaat dikwijls om plaatsen waar veel mensen oversteken, zoals zebapaden en rode lichten. Ik kan dan ook de bedoeling van de wegbeheerder begrijpen. Veel voetgangers letten op de eventueel aankomende bussen, maar ik denk dat ze niet verwachten dat er zich een wagen op de bushalte kan bevinden. De mensen verwachten daar wel bussen maar geen andere voertuigen.

Het aanbrengen van signalisatie valt onder de bevoegdheid van de wegbeheerders, de gemeenten en de provincies. De wegbeheerder kan vanzelfsprekend gebruik maken van signalisatie om de gewone bestuurders te verplichten de bedding te verlaten. Het komt de wegbeheerder toe, gebeurlijk in overleg met de plaatselijke vervoermaatschappij, de geschikte signalisatie tot stand te brengen.

Dit is een technische kwestie. Ik hoop hierover in een vergadering over de verkeersreglementering een discussie te kunnen voeren met de wegbeheerder om zijn argumenten te kennen die kunnen pleiten in de ene of de andere richting.

U hebt wel een goede vraag gesteld, maar ik ben niet zeker van het antwoord. Ik wil in dat verband tevens praten over het veiligheidsprobleem, bijvoorbeeld voor de mensen die op een bedding wachten aan een halte. Het is onze doelstelling ook hun veiligheid te garanderen.

05.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mevrouw de minister, ik stel u deze vraag op verzoek van de wegbeheerder, de verkeerspolitie te Antwerpen. Ik zeg niet dat het de regel moet zijn dat taxi's aan perrons die overrijdbare beddingen moeten kunnen gebruiken. De verkeerspolitie zou wel wettelijk de mogelijkheid moeten krijgen om, wanneer zij het nodig acht, taxi's aan de lijst toe te voegen van voertuigen die op die beddingen zijn toegelaten. Nu is dat per

peut légalement être associée à la mention "TAXIS". Or, l'objectif n'est tout de même pas d'empêcher l'accès des taxis aux sites franchissables situés à la hauteur des arrêts de bus? Le ministre est-elle disposée à modifier l'article 10 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'utilisation des sites franchissables est soumise à des conditions strictes, de manière à garantir la sécurité des usagers des transports publics.

Le gestionnaire de voirie est compétent pour la pose des panneaux de signalisation et prend lui-même les décisions requises à cet égard, éventuellement en concertation avec les sociétés de transports publics. J'ai l'intention de m'entretenir de cette question avec les gestionnaires de voirie afin d'entendre les différents arguments et de pouvoir rationaliser la combinaison des divers types de signalisation.

05.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Il importe de créer une base juridique pour l'exécution de cette mesure d'amélioration. Sitôt que ce sera chose faite, il faudra vérifier au cas par cas, en concertation avec la police

definitie uitgesloten.

Natuurlijk moet men rekening houden met de veiligheid van tram- en busgebruikers. Het stimuleren van het taxigebruik past precies in een plan van verkeersveiligheid dat in Antwerpen werd ontwikkeld. Ik ben het met u eens om te stellen dat moet worden bekeken waar dat wenselijk is, maar de mogelijkheid moet bestaan en die mogelijkheid is nu per definitie uitgesloten.

chargée de la circulation routière, où il serait possible d'appliquer cette mesure.

05.04 Minister **Isabelle Durant**: Ik zeg niet dat ik absoluut tegen ben.

05.04 **Isabelle Durant**, ministre: Je n'ai aucune objection de principe à cette mesure.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de parkeerkaarten voor bewoners" (nr. 6790)**

06 **Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les cartes de stationnement pour riverains" (n° 6790)**

06.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het gaat hier om een vraag die ook in vele gemeenten leeft en in het bijzonder in Antwerpen waar men het bewonersparkeren wil stimuleren. Het gaat hier om een zeer groot probleem in stedelijke kernen. Men wil bewoners naar deze kernen lokken maar zij worden ontmoedigd door een gebrek aan faciliteiten. In heel wat steden vindt een evolutie plaats om de bezoekers te laten betalen voor het gebruik van het openbaar domein. Langparkeerders worden afgeleid naar betalende, ondergrondse parkings maar voor de bewoners wordt een parkeervriendelijk beleid gevoerd.

06.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): En vertu de l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991, on ne peut délivrer qu'une seule carte de stationnement pour riverain par unité de logement. De nombreuses familles possèdent deux voitures, mais il leur est impossible d'inscrire ces deux véhicules sur une seule carte puisque la carte est liée à la plaque minéralogique. Cette interprétation des administrations communales est-elle correcte? La ministre peut-elle prévoir la possibilité d'inscrire deux voitures par carte de stationnement pour riverains? L'arrêté ministériel permet-il de délivrer des cartes pour le week-end, afin que les riverains puissent au moins se garer gratuitement le week-end dans les zones de stationnement payantes? Cette solution s'inscrirait dans le cadre d'une politique durable favorable aux riverains et défavorable aux propriétaires d'une voiture en stationnement prolongé et aux visiteurs.

In het ministerieel besluit van 18 december 1991 betreffende de bewonerskaart voor parkeren in zones met betalend parkeren eindigt artikel 2 met de bepaling dat slechts één bewonerskaart mag worden uitgereikt per wooneenheid. Er zijn gezinnen met twee wagens waarvoor dit een probleem is. Vaak hoeft dit geen probleem te zijn omdat het publiek domein vrij weinig simultaan door beide wagens wordt gebruikt. Op werkdagen is er overdag meestal geen probleem want minstens één wagen is in gebruik.

Een rationeel gebruik van een bewonerskaart per gezin kan betekenen dat die kaart voor twee wagens wordt gebruikt. Door dit successief gebruik staan er nooit twee wagens tegelijkertijd geparkeerd. Een kaart is evenwel steeds gebonden aan een nummerplaat. Het is wettelijk onmogelijk één bewonerskaart voor twee wagens te gebruiken.

Een tweede probleem rijst in zones waar ook op zaterdag betalend parkeren geldt. Gezinnen met twee wagens moeten voor één wagen dan betalen.

Mevrouw de minister, ik zou u willen vragen de gemeenten weer de faciliteit te geven – niet het automatisme – om één kaart voor twee wagens te laten gebruiken. Men zou ook op een creatieve manier bewonerskaarten moeten kunnen uitschrijven zodat bepaalde kaarten enkel tijdens het weekend gelden. Heel wat mensen stallen hun

wagen in het weekend op het openbare domein en zij moeten hiervoor betalen. Aangezien we het langparkeren willen ontmoedigen, is dit een vrij dure aangelegenheid voor die bewoners.

Met mijn vraag wil ik het ministerieel besluit in die zin laten aanpassen zodat de gemeenten de faciliteit krijgen om creatiever om te gaan met die bewonerskaarten. Tegelijkertijd kan op die manier ook het woonbeleid worden gestimuleerd.

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Van Campenhout, creativiteit is heel interessant en altijd een goede hulp bij het nemen van beslissingen.

Ik ken het probleem. Twee wagens per gezin en het is dan ook een beetje gek om mensen te laten betalen om voor hun deur te parkeren. Ik meen dat een mobiliteitsbeleid in een stad niet moet zorgen voor het stimuleren van meer wagens per gezin. In sommige gezinnen zijn er twee wagens maar in andere gezinnen zijn er soms zelfs drie wagens. Als u kijkt naar de financiële toestand van sommige gemeenten dan lijkt het mij moeilijk voor die gemeenten om twee of drie niet-betalende plaatsen te garanderen. Veel gemeenten hebben dit geld nodig om een evenwichtig beleid te kunnen voeren.

Ik ben het met u eens als u zegt dat men creatief moet zijn. Ik wil geen signaal geven aan de mensen dat twee of zelfs drie bewonerskaarten per gezin voor twee of drie wagens zonder meer mogelijk moet zijn. Volgens mij zou dit geen goed signaal zijn als wij willen pleiten voor een beter gebruik van de wagen. Ik ben het met u eens dat betalen om voor de eigen deur te parkeren niet kan.

Moet er nu iets worden gedaan voor de weekends en niet voor de weekdays? Ik stel voor dat wij daarop terugkomen bij de bespreking van de wet op de overtredingen inzake betaalparkeerplaatsen. Er moet worden bepaald wat een betaalparkeerplaats is en wie al dan niet moet betalen. Wij komen er later op terug, maar ik wil alle aspecten van het probleem bespreken. Ten eerste, het is gek dat men moet betalen voor een parkeerplaats voor zijn deur. Ten tweede, de financiële inkomsten van de gemeenten mogen niet worden verminderd. Ten derde, gezien het mobiliteitsprobleem kan moeilijk worden verdedigd dat het aantal kaarten wordt bepaald door het aantal wagens dat men bezit. Dat is geen moreel maar een realistisch standpunt: het aantal wagens mag niet worden aangemoedigd. Iedereen heeft de vrijheid van keuze, maar het mag niet worden gestimuleerd door het verlenen van een parkeerplaats. Wij weten dat het beschikken over een parkeerplaats bepalend kan zijn voor een beslissing. Het zal niet gemakkelijk zijn deze knoop door te hakken, maar wij zullen er op creatieve wijze op terugkomen.

De **voorzitter**: Ik zou graag een suggestie formuleren. Men kan twee wagens in één polis verzekeren, op voorwaarde dat tezelfdertijd slechts een daarvan zich op de openbare weg bevindt.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Vraag van mevrouw **Trees Pieters** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding tussen Zeebrugge en Gent" (nr. 6810)

06.02 **Isabelle Durant** ministre: Je suis au courant du problème, mais une politique de mobilité ne peut toutefois encourager l'augmentation du nombre de voitures par famille. Néanmoins, je reconnais qu'il est insensé de devoir payer pour se garer devant sa propre habitation.

Le stationnement payant fera bientôt l'objet de discussions, au cours desquelles nous ne devons pas perdre de vue les revenus que cela génère pour les villes et les communes.

07 Question de Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire entre Zeebrugge et Gand" (n° 6810)

07.01 Trees Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het licht van de spoorwegontsluiting van de haven van Zeebrugge houdt de West-Vlaamse GOM een pleidooi voor een verhoging van de capaciteit van de spoorlijn Zeebrugge-Brugge-Gent, in casu de aanleg van een derde spoor tussen de Zeebrugge haven en Brugge alsook een derde en een vierde spoor tussen Brugge en Gent. De verhoging van capaciteit zou een oplossing zijn voor de ontsluiting van de havens van Zeebrugge en Oostende. Dat project was opgenomen in een tienjarenplan 1996-2005 dat de Ministerraad heeft goedgekeurd in 1996. Ik wil erop wijzen dat een capaciteitsverhoging op de lijn Zeebrugge-Gent niet alleen Zeebrugge ten goede zou komen maar ook de haven van Oostende.

07.01 Trees Pieters (CD&V): La Société de développement régional de Flandre occidentale a plaidé en faveur de la création d'une troisième voie entre les ports de Zeebrugge et de Bruges et d'une quatrième voie entre Bruges et Gand. Cela permettrait également de résoudre immédiatement le problème du désenclavement du port d'Ostende.

In de commissie voor de Infrastructuur van 28 november 2001 hebt u verklaard dat bepaalde delen van het traject zullen worden aangepakt in de periode 2005-2012. Andere delen zullen pas na 2012 volgen. Gelet op de huidige verkeersproblemen lijkt het me onlogisch dat de werken naar een verre toekomst worden verschoven. Twee elementen speelden een rol bij het aandringen op de capaciteitsverruiming. Een eerste bezorgdheid had betrekking op de noodzaak om de ontwikkeling van de havens van Zeebrugge en Oostende maximaal te ondersteunen door een volwaardige ontsluiting, onder meer door het spoor. Een tweede element is dat we het goederenvervoer zo veel als mogelijk van de weg willen houden en de voorkeur geven aan spoor -en waterweg. Dat is een onderdeel van ons aller fundamenteel streven naar een beter milieu, meer verkeersveiligheid en meer verkeersleefbaarheid. Door de werken te verdagen, komen die prioriteiten in het geding.

Ces travaux d'infrastructure doivent être effectués dans les meilleurs délais, plus rapidement que ce que le ministre a proposé précédemment. Quel est le calendrier des travaux? En augmentant la capacité ferroviaire, on pourra désenclaver les ports d'Ostende et de Zeebrugge et le transport routier pourra même en être réduit. Il s'agit véritablement d'un dossier prioritaire pour notre région mais j'ai l'impression que le ministre et la SNCB ne se hâtent pas. En novembre dernier, le ministre avait dit ici-même qu'il ne serait question de ce tracé qu'entre 2005 et 2012. Ne faut-il pas d'urgence accélérer le processus?

Mevrouw de minister, wat is de exacte timing van de werken? Ik vind het al positief dat de werken niet afgevoerd zijn. West-Vlamingen zijn snel tevreden. Dat is de reden waarom we dikwijls heel lang moeten wachten op realisaties. De door u vooropgestelde timing is echter onaanvaardbaar voor onze regio.

(...)

07.02 Minister Isabelle Durant: Geen gevecht tussen Zeebrugge en Gent.

(...): Er gebeurt nergens iets.

De **voorzitter**: Collega's, we gaan niet beginnen met aan politiek te doen!

07.03 Minister Isabelle Durant: De capaciteitsuitbreidingen in het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 zijn in eerste instantie gepland op de lijnen die op het ogenblik of in de toekomst met verzadigingsproblemen te kampen hebben of zullen hebben. Dat is gewoon goed beheer en gezond verstand.

07.03 Isabelle Durant, ministre: L'accroissement de la capacité prévu au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 concerne principalement trois tronçons menacés de saturation. Il s'agit-là d'une question de bonne gestion et de bon sens. En ce qui concerne le désenclavement de Zeebrugge, le plan prévoit

Wat de ontsluiting van Zeebrugge betreft, voorziet het investeringsplan in het op drie sporen brengen van de lijn 51A tussen Brugge en de vertakking van Dudzele, goed voor 60,1 miljoen euro – een aanzienlijk bedrag – vanaf 2006 tot 2009,

capaciteitsuitbreidingen en elektrificatie in Zeebrugge-vorming, goed voor 47,6 miljoen euro vanaf 2004 tot 2008. Daar ligt immers het grootste knelpunt voor de ontwikkeling van het spoorverkeer in de haven van Zeebrugge. Het op 4 sporen brengen van twee lijnvakken van de lijn 50A Brugge-Beernem en Landegem-Gent Sint-Pieters is goed voor 276,5 miljoen euro. Eind 2012 moeten de werken af zijn. Die projecten zijn gericht op de groei van het goederenverkeer van en naar de haven van Zeebrugge en op de verdere uitbouw van het reizigersverkeer naar de kust.

Bijvoorbeeld, met vier sporen zal de capaciteit van het lijnvak Gent-Sint-Pieters-Landegem aanzienlijk toenemen in vergelijking met de huidige toestand.

Dat is dus het programma dat is goedgekeurd door de NMBS en dat volgens de NMBS haalbaar is. Het is bovendien goedgekeurd in het kader van het samenwerkingsakkoord. Iedereen zegt dat het te laat is, dat het onmogelijk is met deze werken te wachten. Wij hebben de gewesten de mogelijkheid gegeven om in het kader van dit samenwerkingsakkoord sommige investeringen te prefinancieren teneinde de werken te versnellen. Wij weten dat er in Vlaanderen prioriteiten bestaan, net als in Wallonië en dat verschillende prioriteiten belangrijk zijn voor alle gewesten en voor het ganse netwerk. Welke de werken zijn die prioritair moeten worden behandeld, moet vanzelfsprekend door de gewesten worden getrancheerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de problematiek van de vergunningen en dergelijke en met alle elementen die een project kunnen versnellen of vertragen.

notamment de porter à trois voies la ligne 51A reliant Bruges à Dudzele, dont coût 60,1 millions d'euros de 2006 à 2009. Il sera également procédé à une augmentation de la capacité et à l'électrification de la gare de formation de Zeebrugge pour un montant de 47,8 millions d'euros de 2004 à 2008. Il y aura ensuite le passage à quatre voies de la ligne 50A Bruges-Beernem et Kondegem-Gand-St-Pieters à concurrence de 276,5 millions d'euros pour 2012. Ces projets visent à accroître le transport de marchandises depuis Zeebrugge et vers celle-ci ainsi qu'à développer le transport des voyageurs vers le littoral.

Ce programme a été approuvé par la SNCB dans le cadre de l'accord de coopération. Si des observations peuvent être formulées, je voudrais souligner que le préfinancement par les Régions a été possible et l'est encore, et qu'il appartient aux Régions de décider quel projet est prioritaire à leurs yeux. Cela peut tout accélérer.

07.04 Trees Pieters (CD&V): Mevrouw de minister, u begint uw antwoord met de verklaring dat dergelijke zaken een element zijn van goed beheer en gezond verstand. Ik neem aan dat iedereen werkt binnen dit kader. U weet echter zeer goed dat de gewesten, als ze prefinancieren, niet naar West-Vlaanderen komen en als ze dat doen dat ze zeer veel moeilijkheden zullen hebben met de Raad van State. Dit wordt dus verschoven tot 2012. Ik neem daarvan akte en ik zal het aan de betrokken instanties als dusdanig overmaken.

07.04 Trees Pieters (CD&V): La Flandre occidentale ne pourra pas bénéficier du préfinancement de la Région flamande. D'ailleurs, le Conseil d'Etat formulera probablement des objections à l'encontre de ce genre de préfinancement par les Régions. Le ministre annonce donc le report des travaux à 2012. J'en ferai part à tous les intéressés.

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

08 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et sa stratégie concernant les ports" (n° 6853)

08 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en haar strategie met betrekking tot de havens" (nr. 6853)

08.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, madame la ministre, la stratégie relative aux ports a été abordée à diverses reprises au sein du conseil d'administration de la SNCB, notamment les 3 septembre et 5 octobre 2001.

08.01 Olivier Chastel (MR): Naar verluidt wil de NMBS haar participatie in het Antwerpse havenbedrijf HNN verhogen, en

L'intérêt pour la SNCB d'être présente dans le capital de sociétés gestionnaires de terminaux maritimes, soit en augmentant sa participation dans certaines d'entre elles, comme HNN d'Anvers, soit en obtenant des participations dans d'autres, comme ECT de Rotterdam, a fait l'objet de discussions à ces occasions.

Toutefois, il faut constater que les gestionnaires des terminaux sont des manutentionnaires agissant pour le compte de leurs clients, en l'occurrence les compagnies maritimes, et ce tant à l'import qu'à l'export. La SNCB n'est donc pas nécessairement en relation commerciale avec les clients des terminaux. Seules les compagnies maritimes peuvent déterminer le mode de transport de continuation – rail, route, eau – après le déchargement des bateaux. Les gestionnaires des terminaux ne sont donc aucunement obligés de promouvoir le fret ferroviaire. A titre d'exemple, il me revient que, pour la SCTN – Schelde Container Terminal Noord –, le volume des containers a augmenté de 50 % entre janvier 2001 et janvier 2002, alors que la part du rail dans le transport de continuation a diminué de 4,5 %. La SNCB n'a manifestement pas eu la maîtrise sur le mode de transport de continuation, malgré sa participation à concurrence de 33 % dans cette société.

L'intérêt stratégique de la SNCB ne semble donc pas résider dans des prises de participation dans les terminaux portuaires. N'y aurait-il pas lieu pour elle de se recentrer sur son métier de base et de retirer sa participation, notamment dans SCTN? Elle devrait également éviter un investissement peu stratégique de l'ordre de 20 millions d'euros dans ECT. Si mes informations sont exactes, une autre société serait d'ailleurs candidate au rachat de la participation de 33 % de la SNCB dans la S.A. SCTN, évaluée à environ 40 millions d'euros.

08.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je répondrai tout d'abord à la question de savoir si les prises de participation, quelles qu'elles soient, sont une garantie pour le développement des activités de la SNCB. Manifestement, ce n'est pas le cas. On s'en est rendu compte dans le cadre d'ABX et certains des éléments que vous mettez ici en avant ne sont pas probants.

Par contre, si l'on veut développer le métier de base de la SNCB, il est évident que les stratégies opérationnelles, commerciales et autres sont indispensables en matière de transport, en particulier lorsqu'on veut passer de l'eau au fer. Ce n'est donc pas par une prise de participation que l'on garantit les intérêts du rail et la part de transport par rail.

Quant aux négociations qui sont encore en cours, elles relèvent évidemment de l'autonomie de l'entreprise. C'est le conseil d'administration qui prend la décision d'avaliser ce type de stratégie.

Je peux d'ailleurs vous communiquer les éléments que m'a fournis la SNCB en réponse à votre question; mais je présume que vous possédez déjà l'information. Je cite: "La SNCB part du principe que la présence de la SNCB dans la structure des sociétés garantit que les équipements ferroviaires sont pris en compte et sont réalisés de manière adéquate dans les terminaux. Elle est aussi une garantie

zelfs aandelen verwerven van ECT Rotterdam. De NMBS heeft echter niet noodzakelijk commerciële banden met de klanten van die terminals. Enkel de zeevervoerders kunnen beslissen met welk vervoermiddel het navervoer zal plaatsvinden na het lossen van de schepen.

Naar ik verneem is het volume van het containervervoer bij SCTN in 2001 met 50% gestegen, terwijl het aandeel van het spoor in het navervoer met 4,5% gedaald is. En de NMBS heeft dan nog een participatie van 33% in het kapitaal van SCTN!

Participaties in haventerminals zijn dus kennelijk niet van strategisch belang voor de NMBS. Zouden de Belgische spoorwegen er niet beter aan doen zich opnieuw toe te spitsen op hun kerntaak, het belang in SCTN van de hand te doen en geen 20 miljoen EUR in ECT te investeren, wegens niet strategisch? Er zou een bedrijf belangstelling tonen voor het belang van 33% van de NMBS in SCTN; die verkoop zou 40 miljoen EUR opbrengen ...

08.02 Minister Isabelle Durant: Ik ben het eens met uw visie op het strategisch belang van de NMBS. Niettemin zijn commerciële strategieën noodzakelijk.

De beslissingen met betrekking tot de lopende of reeds afgeronde onderhandelingen worden door het bedrijf autonoom genomen. De NMBS betoogt dat haar aanwezigheid in de structuur van de vennootschappen een must is, dat ze niet discrimineert ten gunste van andere actoren in het spoorwegvervoer, en dat ze op die manier van bij het begin bij de onderhandelingen betrokken is. Dat is niet allemaal onjuist, maar...

Die participaties hebben niet altijd de gewenste resultaten. Dat alles zal in de nieuwe wet moeten

que le transport ferroviaire ne sera pas discriminé dans les coûts de manutention facturés par le terminal par rapport aux autres modes de transport, de pré- et post-acheminement. De plus, la présence de la SNCB évite toute discrimination en faveur d'autres opérateurs ferroviaires. La présence dans l'actionnariat des terminaux donne accès à des informations de première main sur les évolutions dans la politique des 'carriers', c'est-à-dire des compagnies maritimes. Elle permet d'agir proactivement en anticipant le changement et en proposant des solutions alternatives. On peut ainsi influencer des décisions de localisation d'escales en étant, dès le début, associés aux procédures d'évaluation. Disposer de ce genre d'information permet d'aligner, voire d'anticiper les schémas de connexion avec l'hinterland, par exemple le "North-European network", les relations avec Athus et à l'avenir avec "Charleroi dry port", "Mouscron dry port", Liège ou le projet "Nolim" à Lommel."

Je pense que tout n'est pas faux dans cette manière de voir; néanmoins, je comprends que vous mettiez en doute le principe de prise de participation systématique.

"En outre", dit la SNCB, "les terminaux ont un fort ancrage dans le tissu de la communauté portuaire et la présence de la SNCB dans le capital permet d'insérer le rail dans cette communauté économique puissante, y compris à travers les représentations et missions à l'étranger. L'association de la SNCB avec des opérateurs de terminaux et/ou indirectement avec des lignes de navigation évite souvent que ces dernières ressentent la nécessité de développer leur propre service ferroviaire de distribution continentale ou à tout le moins, elle permet à la SNCB de se positionner dans de tels projets."

Voilà donc les arguments de la SNCB. Je ne peux que répéter qu'il s'agit des choix que l'entreprise fait dans le cadre de son autonomie. Et je dois me limiter à vous communiquer les justifications qu'elle apporte à ce genre de participation. Toutefois, un certain nombre d'éléments démontrent que ces prises de participation n'ont pas toujours eu les effets attendus, puisque in fine, le rail n'a pas toujours été gagnant pour la part de transport extra-portuaire.

Cette question devra être réévaluée dans le cadre de la nouvelle loi et dans le cadre des choix stratégiques de l'entreprise pour l'avenir. Mon objectif permanent est évidemment de garantir que la SNCB reste centrée sur ses missions et développe, sous forme de stratégies commerciales opérationnelles, une multitude de partenariats, comme n'importe quelle entreprise. Il lui reviendra alors de faire les bons choix. Mais cela n'implique pas nécessairement des prises de participation, même si les montants sont moins importants qu'ils ne le furent pour le dossier ABX.

08.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je voudrais évidemment remercier Mme la ministre pour sa réponse, dont j'ai pris bonne note. J'ai bien compris qu'aujourd'hui, au nom du principe de l'autonomie de la SNCB, nous en sommes réduits au rôle de spectateurs.

La réponse officielle de la SNCB ne m'étonne pas; je l'attendais même. En effet, depuis deux ans, nous vous interrogeons sur la problématique de la SNCB, de ses filiales, de ses engagements et de ses investissements et c'est toujours la même réponse que nous

worden opgenomen. De NMBS moet zich opnieuw op haar kerntaak toespitsen.

08.03 Olivier Chastel (MR): Wij kunnen alleen maar bekijken hoe de NMBS te werk gaat. Haar antwoord luidt altijd min of meer hetzelfde en men kan enkel maar vaststellen dat het aandeel van het spoorwegvervoer kleiner wordt. De cijfers spreken voor zich. De NMBS moet zich dringend weer op haar kerntaken

recevons. Mais vous avez raison de dire que tout n'est pas faux dans le raisonnement de la SNCB. toespitsen.

Les chiffres parlent pourtant d'eux-mêmes! Les terminaux augmentent sans cesse en matière de volume – et j'ai cité la société SCTN qui augmente de 50% son volume de containers – alors que derrière, en continuation, la part du rail diminue. J'ajoute que la SNCB a 33% de participation dans le capital de la même société, ce qui prouve à souhait que l'influence de la SNCB est tout à fait négligeable.

Dans ce dossier comme dans d'autres – même si les chiffres sont moins importants –, nous attendons les effets des modifications législatives. Les attentes sont nombreuses dans le domaine dans la mesure où, personnellement en tout cas, je réaffirme qu'il est important pour la SNCB de se recentrer sur ses missions de base.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het uitblijven van een vlieglicentie voor VG Airlines" (nr. 6677)

09 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la non-délivrance d'une licence de vol à la compagnie aérienne VG Airlines" (n° 6677)

De **voorzitter**: Ik zeg u eerlijk dat ik wat verbaasd was dat u daarover de vice-eerste minister aansprak. Niemand heeft er opmerkingen over gemaakt, dus ik zal mij waarschijnlijk vergissen.

09.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de minister, ik meen dat het bestuur der luchtvaart toch binnen uw bevoegdheid valt. In het licht van het faillissement van Sabena werd een aantal initiatieven genomen om te starten met nieuwe luchtvaartmaatschappijen. Wij kennen de hele saga die uiteindelijk heeft geresulteerd in SN Brussels Airlines. Daarnaast zijn er nog andere initiatieven, onder meer dat van VG Airlines van de heer Van Gaever die een dossier nog voor Kerstmis heeft ingediend. Hij heeft trouwens ook een klacht geuit over het feit dat tussen Kerstmis en Nieuwjaar alle administraties gesloten waren en dat dergelijk belangrijk dossier tijdens die periode niet kon worden afgewikkeld. Gedurende een hele week en ook na Nieuwjaar was de administratie weinig toegankelijk voor verdere afhandeling van dit dossier.

Los van die periode is het nu bijna einde maart 2002. Dat betekent dat zijn aanvraag ruim drie maanden geleden werd ingediend. Vandaag is het nog altijd zo dat VG Airlines geen licentie heeft of zelfs geen vooruitzicht op toekenning daarvan.

Dat staat in schril contrast tot een andere maatschappij die dan ook werd opgericht, namelijk Birdy. Deze maatschappij hoort toe aan de heren Hasson en Gutelman. Birdy is een afgeleide van City Bird. Dit is wel interessant om te signaleren, omdat zowel de heer Gutelman als de heer Hasson een vrij bekend verleden hebben inzake faillissementen. Over de heer Gutelman vindt men een goeie omschrijving terug in de FET van 28 februari 2002. De heer Gutelman ging reeds failliet met zijn bedrijf TEA in 1991. Daarna werd dat overgenomen door de heer Hasson in Virgin Express. Dat

09.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Au lendemain de la faillite de la Sabena, différentes initiatives visant à créer une nouvelle compagnie aérienne ont vu le jour. Avant Noël 2001, M. Van Gaever a introduit un dossier pour obtenir une licence de vol pour VG Airlines. Trois mois plus tard, VG Airlines est toujours dans l'expectative.

Une autre compagnie aérienne, Birdy, a rencontré beaucoup moins de problèmes. Les fondateurs de Birdy ont pourtant derrière eux une longue histoire de faillite. Birdy a introduit sa demande il y a un mois et l'Administration de l'aéronautique s'est engagée à lui fournir une licence dans moins de 15 jours. C'est la raison pour laquelle Birdy a déjà mis des billets en vente.

Pourquoi VG Airlines n'a-t-elle toujours pas obtenu de licence? Cette compagnie aérienne fait-elle

hebben zij dan afgestoten en zij zijn dan begonnen met City Bird. Ook dat is failliet gegaan. Men zegt altijd dat de heer Van Gaever een moeilijk persoon is met een grote mond, maar in elk geval heeft hij in zijn carrière nog altijd geen faillissementen meegemaakt. De heer Hasson en de heer Gutelman die, wat mij betreft, een even grote mond hebben, hebben al wel een aantal faillissementen op hun conto kunnen schrijven. De maatschappij Birdy deed ongeveer een maand geleden een aanvraag tot licentie en nu al werd hen door het Bestuur der Luchtvaart verzekerd dat zij binnen dit en veertien dagen hun licentie zullen krijgen. In de toeristische bureaus worden nu reeds tickets voor Birdy aangeboden vanaf ongeveer 20 april 2002.

l'objet d'un boycott?

Ik wilde u dit toch meegeven, mevrouw de minister. Enerzijds, objectief gezien, blijft de vraag waarom nog steeds geen licentie werd toegekend aan VG Airlines. Anderzijds staat daar tegenover dat een andere maatschappij met evenveel rechten in de tijd beter wordt bediend door het Bestuur der Luchtvaart dan andere maatschappijen. Ik wil concreet weten of wij hier inderdaad kunnen spreken van een boycot van het Bestuur der Luchtvaart, al dan niet op eigen initiatief, geïnstigeerd door de regering of niet, of door andere krachten? Ik weet het niet, maar ik zou hierover toch graag duidelijkheid krijgen.

In mijn repliek zal ik kijken hoe ik de feiten beoordeel, maar ze komen mij in elk geval hoogst eigenaardig voor.

09.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Van Hoorebeke, u weet dat de Europese reglementering het Bestuur van de Luchtvaart 90 dagen geeft op een uitspraak te doen over de toekenning van AOC en vlieglicenties. De periode loopt vanaf de overhandiging van het volledige aanvraagdossier en niet vanaf de eerste brief betreffende de aanvraag. Dat zijn de regels.

Wat VG Airlines betreft, is het dossier momenteel nagenoeg maar nog niet helemaal volledig wat de verschillende elementen betreft die moeten worden meegedeeld voor het onderzoek door het Bestuur van de Luchtvaart. U weet ook dat er een probleem was. Het dossier was nagenoeg volledig, maar sommige recente veranderingen in het management tijdens de voorbije weken hebben een en ander wat vertraagd. Het gaat om een verandering bij VG Airlines, dat heeft niets te maken met het Bestuur van de Luchtvaart. Door het parallelle aanwervingsbeleid van een andere maatschappij heeft men bij VG Airlines gekwalificeerde medewerkers moeten laten gaan, dit net op het ogenblik waarop er intense consultatie en briefwisseling was met het Bestuur van de Luchtvaart over het op punt stellen van de verschillende documenten en dossiers die nodig zijn voor het verkrijgen van de AOC en de vlieglicentie. Het probleem betreft dus het organogram van VG Airlines. Het gaat om een voorwaarde die wordt opgelegd door de Europese regelgeving. Ik hoop dat wij zo vlug mogelijk contact kunnen leggen om het dossier aan te passen aan de veranderingen in het organogram van VG Airlines. Dat is het laatste probleem.

Ik heb het Bestuur van de Luchtvaart gevraagd om het dossier zo snel mogelijk af te werken om de nieuwe initiatieven niet af te remmen, zelfs al bedraagt de voorziene termijn 90 dagen. Wat Birdy betreft, dat heeft nog geen volledig dossier. Er is dus geen voorkeur voor Birdy of voor VG Airlines. In beide gevallen loopt de zaak. Het dossier van Birdy is niet volledig, terwijl het dossier van VG Airlines

09.02 **Isabelle Durant**, ministre: La réglementation européenne impose à l'administration de l'aéronautique un délai de nonante jours pour se prononcer sur les licences AOC et les licences de vol. Ce délai commence à courir à partir du moment où un dossier complet a été déposé. En ce qui concerne VG Airlines, le dossier était presque prêt lorsque l'organigramme s'est modifié sensiblement en raison d'une rotation de personnel compétent et de changements sur le plan du management. Mon cabinet a instamment demandé à la compagnie VG Airlines d'adapter le plus rapidement possible son dossier aux mutations récentes et a aussi plaidé pour une limitation du délai de nonante jours.

En ce qui concerne Birdy, un dossier complet n'a pas encore été déposé. Donc, les licences n'ont pas été accordées. Par conséquent, je puis affirmer que Birdy n'a pas bénéficié d'un traitement de faveur et que la VG Airlines n'a pas été la cible d'une manoeuvre visant à bloquer son décollage. L'administration veut

bijna volledig is, hoewel de verandering van het organogram voor een bijkomend probleem heeft gezorgd. Het Bestuur van de Luchtvaart moet dus de nodige elementen van die verandering ontvangen.

Ik kan u verzekeren dat het absoluut geen kwestie is van Birdy tegen VG Airlines. Het gaat er alleen om dat alle elementen moeten worden meegedeeld. Wij zullen trachten de termijn zo veel mogelijk te beperken. De dossiers van de kandidaten moeten wel volledig zijn en alle gevraagde elementen bevatten. Als er morgen nieuwe kandidaten opdagen, worden dezelfde regels toegepast.

09.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de minister, ik geloof u niet. Dat kan niet. U zegt dat VG Airlines nog steeds geen definitief dossier heeft ingediend en dat in principe de termijn van 90 dagen nog niet is beginnen lopen.

09.04 Minister Isabelle Durant: Ik heb u aan de regels herinnerd.

09.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): De termijn van 90 dagen begint te lopen zodra men een volledig en definitief dossier heeft ingediend. U zegt nu dat het dossier nog niet volledig is omdat er een verandering is in het management.

Is dat werkelijk een existentiële voorwaarde om al dan niet de vergunning te kunnen krijgen? Wanneer er wijzigingen in het management zijn, dan is dat vooral omdat alles zo lang aansleept en dat Birdy heel wat contacten legt met medewerkers van VG-Airlines om ze er weg te halen. Bijgevolg is de problematiek ietwat complexer dan wat u vandaag schetst. Daarom zeg ik u dat ik het verhaal niet geloof.

09.06 Minister Isabelle Durant: Om precies te zijn, u moet weten dat het dossier volledig is, maar niet voor alle vliegtuigen.

09.07 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Dat is al ietwat genuanceerder.

09.08 Minister Isabelle Durant: U vraagt mij wat de situatie is. Ik heb gezegd *nagenoeg*, dat wil zeggen dat althans de belangrijkste elementen aanwezig zijn. De contacten gebeuren dagelijks, of toch alleszins frequent. Er is een managementprobleem. Dat is jammer.

09.09 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de minister, het Bestuur der Luchtvaart doet niets – ik ben terzake formeel en ik zeg het openlijk – om het dossier voortgang te doen vinden. Daartegenover is er het andere dossier, waarvan men nu al weet dat de maatschappij binnen veertien dagen de licentie krijgt. In de toeristische bureaus biedt men al tickets aan van Birdy vanaf 20 april.

Ik vraag u om de aangelegenheid grondig te onderzoeken, want het is absoluut onaanvaardbaar dat men tegenover de ene maatschappij

des dossiers complets et des demandes correctement formulées, et elle est tenue de respecter les délais imposés par l'Europe.

09.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Je ne crois pas la ministre. Elle prétend que le dossier déposé par cette compagnie ne serait pas complet et que le délai de nonante jours n'a donc pas encore commencé à courir. Elle inverse la chronologie des événements: des modifications ont été apportées au sein du management de la VG Airlines avant que toute la procédure ne se prolonge interminablement. Conséquence: Birdy peut ainsi lui "chipper" des clients.

09.09 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Cette compagnie vend déjà des billets alors qu'elle n'aura sa licence que dans deux semaines. Entre-temps, l'administration de l'aéronautique ne fait rien pour faire avancer le dossier VG. Dans ce dossier, il ne s'agit de rien de moins que du boycott flagrant d'une initiative

wèl positief meewerkt en niet tegenover de andere. Ik zeg u formeel dat ik niet akkoord kan gaan en geen vrede neem met uw antwoord en dat ik een verder onderzoek wens te vragen. Het gaat hier uiteindelijk om dat men een bedrijf, dat zoals elk ander bedrijf, een economische activiteit wenst te ontplooien en dus zorgt voor werkgelegenheid, bewust boycot.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik zal in dit debat niet tussenbeide komen, maar omdat het Bestuur der Luchtvaart aan bod komt, wens ik te zeggen dat ik in de 11 jaar dat ik in dit Parlement zetel, slechts éénmaal bij het richten van een schriftelijke vraag aan een minister, door de administratie werd opgebeld met de onderliggende boodschap dat "het om vervelende vragen ging" en dat het toch ook maar het Bestuur der Luchtvaart betrof.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de budgetcontrole" (nr. 6857)

10 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contrôle budgétaire" (n° 6857)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik hoop op een duidelijk antwoord, want na de goed-nieuws-show van maandag 25 maart 2002, proberen wij vanuit de oppositie zicht te krijgen op de precieze beslissingen en de consequenties daarvan. Ik denk namelijk dat de ogen de eerstvolgende dagen en weken geopend zullen worden. Mijn belangstelling gaat uiteraard uit naar de gevolgen van de zondagnacht genomen beslissingen op het budget van de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen. Dat is niet onbelangrijk.

We lezen dat in het conclaaf werd beslist dat elk departement 1,5% op de uitgaven moet besparen.

Verderop hebben wij kennis genomen van het schijnbaar prachtige ankerprincipe van minister Vande Lanotte. Minister Vande Lanotte zegt aan alle ministers zegt dat de benuttinggraad van hun begroting niet hoger mag zijn dan die van het vorige jaar. Daarmee bedoelt hij het volgende. Om op het einde van het jaar een mooi palmares in de krant te kunnen zetten, heeft de regering in 2001 ongeveer 500 miljoen euro niet besteed, wat het kasoverschot interessanter maakt. Volgens minister Vande Lanotte moet dat dit jaar opnieuw gebeuren. Voor de NMBS betekende dat, dat één twaalfde van het bedrag voor de NMBS niet werd gestort of pas werd gestort in januari voor het voorgaande jaar. Vandaar vind ik dat de regering minder geeft dan wat zij naar buiten brengt. Die belofte 6 miljard is dus minder doordat één twaalfde niet binnen het jaar uitbetaald werd.

Verder in de tekst staat er echter dat zulks voor de NMBS niet het geval zou zijn. U begrijpt dus dat de tekst vrij moeilijk is.

Mevrouw de minister, ik heb daarom een aantal zeer eenvoudige vragen waarop ik graag een antwoord zou krijgen.

Ik neem alles bij elkaar. Ten eerste geldt 1,5% besparing voor elk

flamande relevant de l'économie de marché.

Le président: Il m'est arrivé par le passé de subir personnellement des pressions pour me dissuader de poser des questions gênantes au sujet de cette administration aéronautique.

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Il a été décidé, dans le cadre du contrôle budgétaire, que chaque département allait devoir réaliser des économies à concurrence de 1,5 pour cent. Chaque ministre devra, en outre, appliquer le principe dit "de l'ancre". C'est-à-dire que le taux d'utilisation du budget ne pourra pas dépasser le taux d'utilisation de l'année passée.

En 2001, la SNCB n'a pas reçu un douzième des versements auxquels le gouvernement s'était engagé. Le paiement a été reporté à janvier 2002. La SNCB se voit donc attribuer un budget inférieur à celui dégagé par le gouvernement.

Quel montant le département de Mme Durant va-t-il devoir économiser? Sur quels postes budgétaires les économies vont-elles porter? La ministre envisage-t-elle de réaliser des économies sur le budget de la SNCB? Dans l'affirmative, quels postes de la SNCB sont-ils concernés?

departement. Bovendien geldt het ankerprincipe dat er niet meer benutigd mag worden dan het voorgaande jaren. Wat zijn de gevolgen daarvan voor de NMBS? Ik verwijs naar de onrust die daar leeft, alleen nog maar in het kader van de indexering. Om de vervroegde indexering te kunnen betalen, zou de NMBS minder aanwervingen moeten doen, met alle mogelijke gevolgen zoals stakingen. Als daarbovenop nog een besparing komt op de bedragen die aan de NMBS worden toegekend, denk ik dat wij met dat bedrijf naar grote moeilijkheden gaan.

Mevrouw de minister, welk exact bedrag moet u besparen? Kunt u zeggen op welke posten u zult besparen? Kunt u aan de hand van de posten uit de begroting, zoals exploitatietoelagen, onderhoud van de infrastructuur of eventueel investeringsdotatie, zeggen op welke posten u voor de NMBS zal besparen, zoals afgesproken op zondagnacht 24 maart 2002? Volgens mij zijn dat erg eenvoudige vragen waarop volgens mij een duidelijk antwoord gegeven kan worden.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, vooraleer uw vraag exact te beantwoorden, moet ik eerst de aard van de beslissingen verklaren die de regering tijdens de jongste begrotingscontrole heeft genomen om de primaire uitgaven in bedwang te houden. Die beslissingen werden genomen in het kader van de begrotingsdoelstelling, die in het stabiliteitsprogramma is vastgesteld.

De eerste maatregel bestaat uit een vermindering van de werkingskredieten met 1,5% voor elk departement.

De tweede maatregel heeft te maken met het zogenaamde verankeringsprincipe. Het percentage van de gebruikte kredieten mag van maand tot maand niet hoger zijn dan in dezelfde periode in 2001. Dat principe geldt binnen elk departement.

Voor mijn departement en de kredieten waarvoor ik bevoegd ben, betekent de eerste maatregel een besparing van 525.000 euro op de oorspronkelijke kredieten.

De kredieten zullen binnen het departement worden aangepast. Zij zullen dus geval per geval worden aangepast in verhouding tot de kredieten die beschikbaar zijn binnen het algemeen budget van het departement.

Wat de NMBS betreft, de kredieten voor de NMBS zijn geen werkingskrediet. Die worden dus niet beïnvloed door de 1,5%-maatregel.

Wat de verankering betreft, heb ik verkregen dat de kredieten die waren voorzien in de oorspronkelijke begroting, in hetzelfde tempo als in 2001 kunnen worden uitbetaald. De NMBS wordt dus duidelijk niet getroffen door die maatregel. Dat was een specifieke vraag van de bevoegde minister. Het is evident dat er al voldoende moeilijkheden zijn zonder dat de NMBS nog een bijkomende last op moet worden gelegd. Er zal dus niets veranderen met betrekking tot de NMBS. Dat wordt gespecificeerd in de notificatie met betrekking tot de NMBS.

10.02 **Isabelle Durant** ministre: Le gouvernement a décidé, premièrement, de réduire les crédits de fonctionnement par département de 1,5 pour cent et, deuxièmement, d'y appliquer le principe de l'ancre, ce qui signifie que les crédits ne pourront dépasser, chaque mois, ceux de l'année précédente.

Pour mon département, cette première mesure génère par exemple une économie de 525.000 euros, que nous réalisons en examinant au cas par cas les crédits de fonctionnement.

Le dossier de la SNCB n'est pas considéré comme un crédit de fonctionnement et n'est touché ni par la première, ni par la seconde mesure restrictive. Il s'agit d'un engagement explicite, qui a été pris à ma demande expresse. Rien ne change donc en ce qui concerne la SNCB: son budget n'est pas influencé par la règle du 1,5 pour cent et les crédits sont versés au même rythme que l'année passée.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een bijkomende vraag.

Mevrouw de minister, de initiële begroting voor 2001 wordt dus integraal overgenomen voor 2002? Mag ik het zo opvatten? Er komt dus ook niets bij ten opzichte van de initiële begroting voor 2001 en er gaat evenmin iets af?

10.04 Minister Isabelle Durant: Ja. Het is exact hetzelfde. Wat voorzien was, blijft voorzien.

10.05 Jos Ansoms (CD&V): Er is dus ook geen verhoging, niettegenstaande onder andere de indexering van de lonen? Zij moet dat zelf opvangen? Het is toch een bijkomende last voor de NMBS indien alle lonen met 2 % worden geïndexeerd.

10.06 Minister Isabelle Durant: Dat is voor alle departementen.

10.07 Jos Ansoms (CD&V): Het is heel duidelijk dat het oorspronkelijke bedrag voor 2001 in 2002 gegeven wordt, niettegenstaande de loonindexering van 2%. Dat zal leiden tot een verhoging van het exploitatietekort of tot minder aanwervingen. Ten tweede, wat het ankerprincipe betreft, zal er in 2002 per maand slechts evenveel mogen worden uitgegeven als in dezelfde maand van 2001. Dat betekent dat de techniek van het doorschuiven van 1/12 wordt voortgezet.

De "slimme" truc van de heer Vande Lanotte is dat hij een benuttingsgraad oplegt die lager ligt dan wat in de begroting voorzien is om aan het einde van het jaar een kasoverschot te hebben. Om dat bij de NMBS te halen, heeft men 1/12 van een bepaald begrotingsjaar uitbetaald in januari van het volgende jaar. In dat begrotingsjaar werden dus slechts 11/12 betaald.

(...): En het jaar daarop 13/12.

10.08 Jos Ansoms (CD&V): Niet.

Nu wordt dat bevestigd. De minister heeft gezegd dat het niet wordt ingehaald. In het eerste jaar zou men 1 miljard meer geven, in het tweede jaar 2 miljard en in het derde jaar 3 miljard. Het zou dus om 6 miljard gaan in deze legislatuur. Dat klopt nu niet, omdat er steeds 1/12 te weinig is en het tekort wordt steeds doorgeschoven. Wij zullen dat kenbaar maken aan de mensen van de NMBS. Die zullen ongetwijfeld nog wat ongeruster worden.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.37 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.37 heures.*

10.07 Jos Ansoms (CD&V): Le budget initial 2001 de la SNCB sera donc intégralement appliqué à 2002, ni plus, ni moins, en dépit de l'indexation des salaires.

La SNCB échappe également au principe de l'ancre: chaque mois, les dépenses peuvent être aussi élevées qu'au cours du même mois de l'année précédente. Cela implique que le douzième reporté le sera une fois de plus.

Le tout ne fera qu'ajouter à l'inquiétude qui règne au sein de la SNCB, même si la ministre tient un discours qui se veut rassurant.