



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

15-10-2002

10:00 uur

mardi

15-10-2002

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>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</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 : publicaties@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische controle voor motorfietsen" (nr. 7876)	1
<i>Sprekers: Hans Bonte, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	3
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale trein Oostende-Keulen" (nr. 7899)	3
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "tijdelijke klassieke treinen ter vervanging van Duitse ICE-treinen" (nr. A053)	3
<i>Sprekers: Daan Schalck, Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het naleven van het vluchtverbod boven de Belgische kerncentrales" (nr. 7925)	6
<i>Sprekers: Luc Paque, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modaliteiten van de Key Card" (nr. 7953)	8
<i>Sprekers: Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	10
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven tussen Ranst en Lier" (nr. 7957)	10
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de 2de spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 7996)	10
<i>Sprekers: Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Jan Mortelmans, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	14
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de NMBS om delen van het investeringsplan 2001-2012 niet uit te	14

SOMMAIRE

Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un contrôle technique pour les motos" (n° 7876)	1
<i>Orateurs: Hans Bonte, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	3
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le train international Ostende-Cologne" (n° 7899)	3
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains classiques temporaires remplaçant des trains ICE allemands" (n° A053)	3
<i>Orateurs: Daan Schalck, Frieda Brepoels</i> , présidente du groupe VU&ID, <i>Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect de l'interdiction de vol au-dessus des centrales nucléaires belges" (n° 7925)	6
<i>Orateurs: Luc Paque, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modalités de la Key Card" (n° 7953)	8
<i>Orateurs: Frieda Brepoels</i> , présidente du groupe VU&ID, <i>Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	10
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers entre Ranst et Lier" (n° 7957)	10
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 7996)	10
<i>Orateurs: Frieda Brepoels</i> , présidente du groupe VU&ID, <i>Jan Mortelmans, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	14
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de la SNCB de ne pas réaliser certains volets du plan	14

voeren" (nr. 7884)		d'investissement 2001-2012" (n° 7884)	
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "investerings in de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens" (nr. 7951)	14	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements consentis pour la ligne à grande vitesse reliant Liège à la frontière allemande" (n° 7951)	15
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "haar standpunt in verband met de 60/40-verdeelsleutel voor investeringen bij de NMBS" (nr. 7952)	14	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "sa position concernant la clé de répartition 60/40 appliquée aux investissements réalisés par la SNCB" (n° 7952)	15
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de samenstelling van het directiecomité van de NMBS" (nr. A001)	20	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la composition du comité de direction de la SNCB" (n° A001)	20
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Neerpelt-Weert" (nr. A002)	22	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service de la ligne Neerpelt-Weert" (n° A002)	22
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn L55 op het grondgebied Evergem" (nr. A003)	24	- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne ferroviaire L55 sur le territoire d'Evergem" (n° A003)	24
- mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn 55" (nr. A034)	24	- Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne de chemin de fer 55" (n° A034)	24
<i>Sprekers:</i> Karel Van Hoorebeke , Joke Schauvliege , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Karel Van Hoorebeke , Joke Schauvliege , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de studie in verband met de nieuwe HST-terminal" (nr. A029)	27	Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'étude sur le nouveau terminal TGV" (n° A029)	27
<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de problematiek van de nachtvluchten en de isolatie van de woningen in de nabijheid van de luchthaven" (nr. A030)	29	Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème concernant les vols de nuit et l'isolation des habitations aux abords de l'aéroport" (n° A030)	29
<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-	33	Question de M. Joseph Arens à la vice-première	33

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "lijn 62" (nr. A074)

Sprekers: **Josy Arens, Isabelle Durant**, 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 internationale treinen en hun tarievenstelsel" (nr. A075)

Sprekers: **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 62" (n° A074)

Orateurs: **Josy Arens, Isabelle Durant**, 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 trains internationaux et leur système de tarification" (n° A075)

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 15 OKTOBER 2002

10:00 uur

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

du

MARDI 15 OCTOBRE 2002

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.11 uur door de heer Jean Depreter, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.11 heures par M. Jean Depreter, président.

01 Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische controle voor motorfietsen" (nr. 7876)

01 Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un contrôle technique pour les motos" (n° 7876)

01.01 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, collega's, ik tracht met deze vraag enige duidelijkheid te krijgen omdat naar aanleiding van de communicatie door de minister omtrent het verplicht stellen van technische controles voor motorfietsen er enige ongerustheid is gegroeid. Dit heeft vooral te maken met het feit dat een aantal zaken bijzonder onduidelijk blijven.

Mevrouw de minister, ik wil op voorhand zeggen dat ik met mijn vraag absoluut niet de nuttigheid van een technische controle voor motorfietsen in vraag wil stellen, integendeel. Ik meen dat motorfietsen de meest kwetsbare in het verkeer zijn en dat een globale aanpak zich opdringt. Een betere controle van de technische uitrusting van motorfietsen kan hiervan een onderdeel vormen. Ik meen dat het geen goede zaak is wanneer er zeer veel onduidelijkheden nog lang blijven bestaan zodat ook de motorfietser zich kan voorbereiden op het technisch in orde brengen van zijn of haar voertuig. Het is dan ook mijn betrachting om via deze vraag wat duidelijkheid te krijgen over de juiste draagwijdte van de aangekondigde maatregel.

Vanaf wanneer zal die technische controle effectief plaatsvinden? Welke datum stelt u voor? Geldt de verplichte onderwerping aan technische controles voor alle motortypes en dit ongeacht de leeftijd van het voertuig? Met andere woorden, zal die technische controle ook vereist zijn voor bromfietsen met minder dan 50 cc cilinderinhoud? Het gaat hier om een type dat frequent voorkomt in de ongevallenstatistieken.

Ten tweede, wat zal er precies worden gecontroleerd? Betreft de technische controle alle onderdelen van de motorfiets, zoals bijvoorbeeld de koplampen en of de cilinderinhoud overeenstemt met de documenten? Welke aspecten zullen precies aan die controle worden onderworpen?

01.01 Hans Bonte (SP.A): Il subsiste des incertitudes en ce qui concerne le contrôle technique des motocyclettes. Nul doute que ce contrôle technique sera utile mais la portée de la mesure annoncée n'est pas suffisamment claire. A partir de quand le contrôle technique sera-t-il effectif? Tous les types de motos sont-ils concernés, même ceux de moins de 50 cc, une catégorie qui apparaît souvent dans les statistiques d'accidents.

Que contrôlera-t-on précisément? Quelle sera la fréquence de ce contrôle? Quelle instance sera chargée de ce contrôle? Qu'advient-il des centaines de milliers de motocyclettes non homologuées importées en Belgique et ayant transité par d'autres pays? Combien ce contrôle coûtera-t-il au motocycliste?

Ten derde, met welke frequentie zal die controle geschieden? Zal het gaan om een jaarlijkse controle, zoals bij autovoertuigen, of zal de controle vaker of minder vaak gebeuren?

Mijn vierde vraag is geïnspireerd door de reactie van de technische controlediensten voor voertuigen, die absoluut niet weten waar zij aan toe zijn. Graag vernam ik welke instantie de keuringen voor motorfietsen zal uitvoeren, rekening houdend met het feit dat de diensten van de technische controle, die wagens en vrachtwagens controleren, technisch gezien hiervoor niet zijn uitgerust.

Mijn vijfde vraag betreft een bijzonder heikel punt bij het opstarten van een dergelijke maatregel. De voorbije decennia werd van overheidswege de ogen gesloten voor het invoeren van niet-gehomologeerde motorfietsen uit allerlei landen. De vraag is thans hoe de grote groep motorfietsen – een aantal honderdduizenden volgens de beroepsverenigingen – zullen worden onderworpen aan de keuring. Zullen zij toch systematisch worden opgeroepen en zal een keuringsattest worden vereist?

Tot slot had ik nog graag vernomen wat het de motorfietser zal kosten om naar de motorkeuring te gaan?

Tot hier, mevrouw de minister, beperken zich de vragen waarop uw antwoorden duidelijkheid zouden moeten verschaffen, zeker ten aanzien van de betrokken motorfietsers.

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Bonte, ik dank u voor uw vraag, want ze biedt mij de mogelijkheid meer duidelijkheid te geven over de principebeslissing en de verschillende stappen.

Alle tweewielige en driewielige motorvoertuigen met of zonder zijspanwagen of elk driewielig motorvoertuig van minder dan vierhonderd kilo en die niet beantwoorden aan de term bromfiets, zullen moeten worden gekeurd op twee momenten en alleen op die twee momenten.

Er is de keuring bij de inschrijving van een voertuig op naam van een nieuwe houder; die keuring gebeurt op initiatief van de vorige houder. Ten tweede is er de keuring voor het opnieuw in het verkeer brengen van elk voertuig dat door een ongeval beschadigingen aan het kader of het chassis, de stuurinrichting, de ophanging of de reminrichting vertoont heeft of dat een volledig verlies heeft ondergaan. Ten derde is er de controle voor het in het verkeer brengen of opnieuw in het verkeer brengen van elk voertuig dat een verbouwing heeft ondergaan die een wijziging van de technische kenmerken tot gevolg heeft, om een gehandicapte bestuurder in staat te stellen het te besturen.

Er is dus geen keuring voorzien voor bromfietsen.

De motorfiets zal gekeurd worden op de aspecten die rechtstreeks van belang zijn voor de veiligheid. Dat is de enige aanpak. Er zal nagegaan worden of het voertuig goed onderhouden is. Welke elementen precies aan de technische keuring onderworpen zullen worden, daarover zal nog worden overlegd met de federaties van de motorrijders. In het ontwerp van koninklijk besluit is onder andere sprake van remmen, stuurinrichting, ophanging, chassis, koetswerk en toebehoren, lichten en signalisatie. Voor mij zijn dat de belangrijkste punten inzake de veiligheid.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Trois contrôles seront applicables aux motocyclettes. Premièrement lorsque le véhicule passera d'un propriétaire à un autre. Ce contrôle sera réalisé sur initiative du propriétaire. Deuxièmement, lors de la nouvelle mise en circulation d'une motocyclette qui a subi un ou plusieurs dommages lors d'un accident. Troisièmement, lorsque le véhicule devra être adapté à l'usage de personnes handicapées. Les vélomoteurs ne seront soumis à aucun contrôle technique.

Les motocyclettes seront contrôlées en fonction des aspects essentiels pour la sécurité routière. On examinera si le véhicule est bien entretenu. Une concertation avec les fédérations de motocyclistes permettra de préciser les éléments qui seront contrôlés. Le projet d'arrêté royal cite les éléments suivants: les freins, la direction, la suspension, le cadre, la carrosserie et les accessoires, les feux et la signalisation. Les contrôles seront réalisés par des établissements agréés qui

Er wordt ook geen periodiciteit vooropgesteld. Zoals ik al zei, gebeurt de keuring slechts in drie gevallen.

De keuringen worden uitgevoerd door de erkende instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Alle voertuigen die vallen onder de toepassing van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, zijn goedgekeurd. Daarenboven is het slechts de bedoeling de overeenstemming met het goedgekeurde type na te gaan voor motorfietsen die vanaf 1 juli 2003 in nieuwe staat in het verkeer gesteld zijn.

De praktische modaliteiten zullen nog worden besproken met de Federatie van Motorrijders.

Wat de kostprijs betreft, is het tarief van de diverse keuringen in het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit als volgt vastgesteld: de volledige keuring van een voertuig: 20 euro; gedeeltelijke keuring van een voertuig en administratieve herkeuring: 5 euro; technische herkeuring: 8 euro.

De invoeringsdatum is nog niet bepaald. Dat zal natuurlijk gebeuren naar aanleiding van het overleg met de motorfederaties, het advies van de Gewesten en de Raad van State en volgens de haalbaarheid voor de autokeuringcentra. Ik hoop dat die data zo vlug mogelijk worden vastgelegd na overleg over de veiligheidsaspecten die in de toekomst moeten worden gecontroleerd.

01.03 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoorden. Wat mij het meest verheugt, is het feit dat u nog overleg met de federaties zal plegen. Deze maatregel kan mijns inziens immers het meest effect hebben als wij meewerken met de organisaties die motorrijders verenigen. Op die manier kunnen wij ook een impact hebben op individuele motorrijders. Overleg is dus bijzonder belangrijk. Wij zullen dat dus nauwkeurig opvolgen en zien wat er uit de bus komt.

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

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale trein Oostende-Keulen" (nr. 7899)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "tijdelijke klassieke treinen ter vervanging van Duitse ICE-treinen" (nr. A053)

02 Questions jointes de

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le train international Ostende-Cologne" (n° 7899)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains classiques temporaires remplaçant des trains ICE allemands" (n° A053)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze problematiek werd reeds een aantal keren behandeld. Ik kan dus kort zijn. Ik wou de stand van zaken vragen over een dossier waarvan u in april hebt gezegd dat er nog geen definitieve beslissing was genomen. Er waren onderhandelingen tussen de NMBS en de Deutsche Bahn om na te gaan of de trein Oostende-Keulen behouden zou blijven of vroeger zou stoppen. Men had ook nog niet uitgemaakt of men zou moeten overstappen en waar. Dat heeft allemaal ook te maken met de invoering van de hogesnelheidstrein op die lijn. Er waren ook nog een aantal technische moeilijkheden.

contrôlent également d'autres véhicules. Tous les véhicules qui entrent dans le champ d'application de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ont été certifiés conformes. Les contrôles ne concerneront par ailleurs que les véhicules qui ont été mis en circulation à partir du 1^{er} juillet 2003.

Un contrôle complet coûtera 20 euros. Un contrôle partiel et un nouveau contrôle administratif coûteront 5 euros et un nouveau contrôle technique reviendra à 8 euros.

J'ignore encore la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation.

01.03 Hans Bonte (SP.A): Je me réjouis de la concertation organisée avec les fédérations. Cela permettra de maximiser l'impact de ces mesures sur chaque motocycliste.

02.01 Daan Schalck (SP.A): En avril, la SNCB et la Deutsche Bahn ont mené des négociations au sujet du maintien ou de la suppression de la ligne Ostende-Cologne.

Où en est ce dossier? Cette liaison sera-t-elle supprimée?

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken? Zijn de onderhandelingen afgerond? Blijft men erbij dat de rechtstreekse verbinding Oostende-Keulen vervalt?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in tegenstelling tot wat de heer Schalck zegt, heb ik uit verschillende bronnen vernomen dat de NMBS wel degelijk heeft beslist om vanaf 15 december de exploitatie van de IC-A op de lijn Welkenraedt-Keulen stop te zetten. In de plaats van de zes huidige treinparen zouden er nog slechts drie rijden en bovendien met Duits ICE-materiaal op de verbinding Frankfurt-Brussel. Dat is reeds een duidelijke achteruitgang van het aanbod van de internationale verbinding tussen België en Duitsland. In het kader van de Europese eenwording is dat een vreemde ontwikkeling.

Er waren inderdaad ook technische problemen. Omdat de ICE-treinstellen voorlopig nog niet worden toegelaten op het Belgische spoorwegnet, kunnen ze slechts tussen Frankfurt en Aken rijden. Ik heb vernomen dat de NMBS in drie vervangwagens voorziet tussen Aken en Brussel.

Nog erger zou zijn dat de vervangtreinen in Aken helemaal niet zouden aansluiten op de ICE-treinen. Uit de uurregeling heb ik kunnen vaststellen dat de vervangtrein naar Brussel in bepaalde gevallen 5 minuten vroeger vertrekt dan de ICE aankomt.

Mevrouw de minister, waarom zijn er in Aken geen aansluitingen tussen de ICE-trein en de vervangtrein en vice versa? Welke commerciële beschouwingen liggen daaraan ten grondslag? Welk soort reizigers denkt de NMBS aan te trekken met die voorziene dienstregeling? Vindt de NMBS goede aansluitingen in Aken belangrijk? Op het ogenblik blijkbaar niet. Kan er een aanpassing gebeuren? Wat is uw standpunt terzake? Zo mogelijk, verneem ik graag de kostprijs van de exploitatie van de 3 vervangtreinen en van de ICE-treinen tot Brussel? Waarom werden de ICE-stellen nog steeds niet gehomologeerd voor het Belgisch net? Wie is hiervoor verantwoordelijk? Wanneer zal de homologatie een feit zijn?

02.03 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Brepoels, de vervangtreinen tot Aken zijn maar noodzakelijk voor zover en gedurende de tijdspanne dat de ICE-treinen nog niet tot Brussel kunnen rijden. Met het eventueel inzetten van die treinen wil men de aangeboden plaatscapaciteit tot Aken op peil houden, zolang het nodig is. De structurele ontwikkeling van de dienst binnenlandse IC/IR-treinen heeft voorrang op deze tijdelijke aanpassing, gezien onder meer de aanzienlijke vraag vanuit Verviers en Eupen, zetel van het Duitssprekend gebied dat vanaf december elk uur een IC-trein naar de rest van het land krijgt. Rekening houdend met de resterende middelen inzake rijpaden is de aangehouden dienstregeling volgens de NMBS de meest haalbare oplossing.

Op het Duitse gedeelte van het traject kunnen niet meer Thalys-treinen rijden dan op dit ogenblik reeds het geval is. Op het ogenblik dat de ICE wordt toegelaten op het Belgisch net zal de huidige voorlopige situatie sowieso worden aangepast. De totale prijs per jaar is 5,75 miljoen euro. De vergoeding die de NMBS aan de Deutsche Bahn moet betalen voor het inzetten van haar ICE-treinen op het Belgisch gedeelte van het traject maakt deel uit van het contract waarover de NMBS en de Deutsche Bahn op dit ogenblik nog onderhandelen.

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): J'ai appris qu'à partir du 15 décembre, la SNCB cessera d'exploiter la ligne Welkenraedt-Cologne. Dorénavant, au lieu des six paires de trains actuelles, seules trois rouleront encore et, qui plus est, avec du matériel allemand ICE. Or, ces rames ne seront pas admises sur le réseau belge et c'est la raison pour laquelle la SNCB mettrait en service des trains de remplacement entre Aix-la-Chapelle et Bruxelles. Toutefois, ces trains de remplacement n'ont pas de correspondance avec les trains ICE. Pourquoi n'y a-t-il pas de correspondance, à Aix, entre les trains ICE et les trains de remplacement? Quelles sont les raisons commerciales de cette décision? Quels voyageurs la SNCB souhaite-elle attirer en prenant cette mesure? La ministre peut-elle adapter la situation? Quel est le montant des frais d'exploitation des trois trains de remplacement et des trains ICE? Pourquoi les trains ICE n'ont-ils pas encore été homologués pour le réseau belge? Qui est responsable et quand cette homologation aura-t-elle lieu?

02.03 Isabelle Durant, ministre: Les trains de remplacement desservant Aix-la-Chapelle ne seront utilisés que tant que les trains ICE ne pourront pas rouler jusqu'à Bruxelles. Il s'agit, selon la SCNB, de la solution la plus appropriée, dans la mesure où le développement du service de trains intérieurs IC/IR est prioritaire par rapport à cette adaptation provisoire. Sur le tronçon allemand du trajet, il ne pourra pas y avoir plus de trains Thalys en service qu'actuellement. Lorsque l'ICE sera admis sur le réseau belge, la situation provisoire sera réexaminée. Le prix total par an se montera à 5,75 millions d'euros. L'indemnité que la SNCB devra verser à la Deutsche Bahn est encore l'objet de négociations. Les

De ICE-treinen zijn nog niet uitgerust met het vereiste veiligheidssysteem om tussen Leuven en Luik op de HSL te rijden. Testritten die vereist zijn voor een homologatie kunnen slechts starten op het ogenblik dat dit systeem is ingebouwd. De Duitse spoorwegen en de constructeur van de ICE-treinen zijn verantwoordelijk voor deze uitrusting. Op dit ogenblik staat niet vast wanneer dit veiligheidssysteem zal geplaatst worden. Bijgevolg is het eveneens onmogelijk te zeggen wanneer de homologatietestritten zullen kunnen plaatsvinden.

Over de alternatieven om tot Keulen te sporen wordt op dit ogenblik nog onderhandeld met de Duitse spoorwegen. Vermits de onderhandelingen nog aan de gang zijn kan ik geen nieuwe informatie verstrekken. Kern van het probleem is het veiligheidssysteem en de testritten. Zodra de onderhandelingen achter de rug zijn, zal ik u bijkomende informatie verlenen. We zullen de ontwikkelingen op de voet volgen.

02.04 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, dit is een belangrijk dossier omdat deze lijn bijzonder druk is. Ik hoop dat men er in de toekomst in zal slagen een dienstverlening uit te bouwen waarbij de rijtijd niet spectaculair zal toenemen. Bovendien hoop ik dat men de mensen niet zal verplichten vanuit Brussel de HST-trein tegen een veel hogere kostprijs te nemen om slechts een tijdswinst van een paar minuten te boeken. Dit is een reëel risico dat niet uit het oog mag worden verloren.

Mevrouw de minister, het verheugt me dat Verviers en Eupen elk uur een verbinding zullen krijgen. U weet dat ik een wetsvoorstel inzake basismobiliteit heb ingediend. In plaats van de toestand op individuele lijnen te bestuderen moeten we, mijns inziens, veeleer onderzoeken welke centra recht hebben op een regelmatige treinverbinding. Hiervoor moeten criteria worden vastgelegd. Dit is een goed voorbeeld daarvan. Algemene criteria zijn te verkiezen boven ad hoc-regelingen per lijn.

De ontwikkelingen op de lijn Oostende-Keulen moeten op de voet gevolgd worden. De toekomstige dienstverlening moet niet alleen gelijkwaardig zijn maar ook tegen dezelfde prijs.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik pik in op het laatste punt van de repliek van de heer Schalck. Niemand betwijfelt het nut van inspanningen om regelmatige treinverbindingen vanuit bepaalde centra te kunnen verzekeren. Ik begrijp niet dat dit ten nadele gaat van een goede verbinding op een grote internationale lijn. Beiden zouden moeten worden verzekerd.

Als ik u goed begrepen heb zal vanaf 15 december de exploitatie op dat deel van de lijn worden stopgezet en het systeem van de vervangtreinen worden ingevoerd. Ik betreur dat de NMBS met dit plan doorgaat ondanks het feit dat de technische toepassingen niet in orde zijn. Meer zelfs, uit uw antwoord meen ik te kunnen opmaken dat het plaatsen van de veiligheidssystemen nog niet voor morgen is.

Ik betreur enorm dat de NMBS deze verbinding stopzet en voor een slechte vervanging zorgt op het moment dat er geen enkel uitzicht is op een goede verbinding, zoals men in deze tijd toch zou mogen verwachten voor internationale verbindingen.

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

trains ICE ne disposent pas du système de sécurité requis pour emprunter la ligne à haute vitesse entre Liège et Louvain. Les voyages expérimentaux à effectuer pour obtenir l'homologation ne pourront commencer que lorsque le matériel sera équipé du système, ce dont les chemins de fer allemands et le constructeur des trains ICE seront responsables. Les solutions de rechange pour la liaison avec Cologne font encore l'objet de négociations avec les chemins de fer allemands.

02.04 Daan Schalck (SP.A): Il s'agit d'une ligne fort fréquentée. J'espère que l'on pourra améliorer l'offre de service sans augmenter exagérément la durée du trajet. J'espère également que l'on n'obligera pas les voyageurs à prendre le TGV.

Je me réjouis du fait qu'un train circulera toutes les heures entre Eupen et Verviers. Des critères doivent être établis quant au droit à une liaison ferroviaire régulière.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Les liaisons ferroviaires régulières au départ de certains centres sont importantes mais cela ne peut se faire au détriment d'une grande liaison internationale.

Je regrette que la SNCB introduise un système de trains de substitution alors que les applications techniques ne sont pas en ordre. L'installation de systèmes de sécurité se fera manifestement encore attendre.

03 Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Transports sur "le respect de l'interdiction de vol au-dessus des centrales nucléaires belges" (n° 7925)

03 Vraag van de heer **Luc Paque** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het naleven van het vluchtverbod boven de Belgische kerncentrales" (nr. 7925)

03.01 Luc Paque (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, une étude, réalisée par l'Agence fédérale de contrôle nucléaire et AIB Vinçotte et dont les résultats ont été communiqués à divers membres du gouvernement, précise qu'il n'est pas exclu qu'un attentat aérien se produise contre les centrales nucléaires belges.

On sait que le survol à basse altitude de nos centrales est interdit – cette règle se justifie d'autant plus depuis les attentats du 11 septembre 2001 et après les conclusions de cette étude – mais il s'avère qu'en ce qui concerne la centrale nucléaire de Tihange, cette interdiction n'est pas toujours respectée, loin de là. En effet, de nombreux avions, soit à destination, soit en provenance de l'aéroport de Bierset, survolent la centrale nucléaire de Tihange à basse altitude. Ils outrepassent ainsi les injonctions qui leur sont données par la Régie des Voies aériennes.

Dès lors, madame la ministre, mes questions sont les suivantes. Depuis la publication de cette étude, voire même avant, avez-vous déjà interpellé la Régie des Voies aériennes à cet égard? Selon les informations parues dans la presse, celle-ci serait relativement impuissante face à ce phénomène. Par conséquent, les risques d'un crash aérien, qu'il soit d'origine terroriste ou accidentelle, ne sont pas à exclure. Des mesures préventives ou coercitives ont-elles déjà été prises ou le seront-elles à l'encontre des avions contrevenant à cette interdiction de vol? Si c'est le cas, que comptez-vous faire pour les faire respecter?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, les usines chimiques de type Seveso et les centrales nucléaires – je pense à la centrale nucléaire de Mol, à BASF, etc -, sont toutes considérées comme des sites sensibles. Dès lors, ils ne peuvent pas être survolés à moins de 1.000 pieds, c'est-à-dire 300 mètres. Cette mesure est prévue dans le Code de l'air, ainsi que dans les prescriptions qui doivent être respectées par les services chargés de contrôler la circulation aérienne.

Pour les avions militaires, l'altitude minimale est de 2.000 pieds. Par ailleurs, le survol des centrales nucléaires est tout à fait interdit s'il s'agit d'acrobatie aérienne.

L'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles du Code de l'air a donc prévu une hauteur suffisante de survol afin de permettre un atterrissage en cas d'urgence ou de panne, sans mettre indûment en danger les personnes et les biens qui se trouvent au sol, comme par exemple les entreprises de type Seveso ou les centrales nucléaires. Cette hauteur n'est jamais inférieure à 1.000 pieds – pour les hélicoptères, la hauteur minimale est de 300 pieds – au-dessus de l'obstacle le plus élevé, situé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef en régime de vol et de 8 kilomètres en vol avec instruments.

Ces mesures s'appliquent non seulement aux centrales nucléaires du pays mais aussi à toutes les agglomérations où se trouvent des sites industriels dangereux.

Les pilotes peuvent déroger à ces minima moyennant une autorisation préalable de la direction générale du transport aérien. Ces dispenses

03.01 Luc Paque (cdH): Uit een recent onderzoek blijkt dat een mogelijke luchtaanval op onze kerncentrales niet is uitgesloten. In België is het verboden laag te vliegen boven kerncentrales, maar dit verbod wordt niet altijd nageleefd en dat geldt in het bijzonder voor de kerncentrale van Tihange, waarover vliegtuigen van en naar de luchthaven van Bierset vliegen.

Hebt u aan de Regie der Luchtweegen, die volgens de pers haar onmacht heeft bekend, hieromtrent reeds opheldering gevraagd? Welke preventieve en/of dwingende maatregelen worden er genomen? Wat wil u doen om ze af te dwingen?

03.02 Minister Isabelle Durant: De piloten kunnen toestemming krijgen om boven kerncentrales te vliegen, maar die worden slechts zelden gegeven. Een rechte baan 05, die zelden wordt gebruikt omdat ze alleen bestemd is voor bijzondere meteorologische omstandigheden, kan verklaren waarom enkele inwoners van Huy dit hebben gezien. Misbruik van deze baan kan administratief en zelfs strafrechtelijk worden bestraft. Als er terroristische aanslagen dreigen, kan er door de minister van Binnenlandse Zaken een totaal verbod worden afgekondigd om over kerncentrales te vliegen, gecontroleerd door de vliegtuigen van Landsverdediging. Dit is bij voorbeeld het geval geweest tijdens de Europese top in Brussel, toen de ernstige spanningen verantwoordden om het luchtruim van Zaventem door het leger te laten beschermen.

sont d'ailleurs rarement données. Elles sont évidemment précédées d'une analyse prudente et approfondie.

J'ai fait examiner les différentes procédures de circulation aérienne concernant l'aéroport de Liège-Bierset puisque c'est celui qui est le plus concerné. On m'informe que l'approche, dite VORDME sur la piste 05 droite – une des pistes qui pointent vers le nord-est et qui passe presque à la verticale du site de Tihange – a lieu à une hauteur de 2.350 pieds au-dessus du sol. Cette piste 05 droite est en fait peu utilisée. Son utilisation est liée aux conditions météorologiques puisqu'il faut voler face au vent. Ceci explique le fait que des survols ont pu être observés par des Huttois.

Il est évident que toute infraction au respect des trajectoires, ainsi que toute notification de la part de Belgocontrol, peut faire l'objet de sanctions administratives, disciplinaires ou même pénales à l'égard des contrevenants. Si l'on constate que l'usage de la piste 05 est abusif, il y a infraction et une sanction est dès lors possible.

Pour ce qui concerne les risques d'origine terroriste – jusqu'ici, je parlais uniquement de circulation ordinaire – leur évaluation dépend, effectivement, du ministère de l'Intérieur. En fonction des résultats de l'évaluation – à ce stade, je n'ai d'ailleurs pas connaissance d'une évaluation qui pose réellement un problème de mesures préventives – il est possible d'interdire tout survol des centrales du pays. C'est envisageable.

Néanmoins, une telle mesure de prévention devrait être prise en lien avec le ministre de la Défense. En effet, en la matière, une surveillance militaire de l'interdiction des survols s'impose. Ce fut le cas lors du Sommet européen de Laeken, qui s'est tenu après les attentats du 11 septembre. La tension était forte et l'espace aérien au-dessus de Zaventem a été fermé aux fins de protéger le sommet. Des avions militaires ont alors évidemment contrôlé cet espace interdit.

Je le répète, à ce stade, je n'ai pas connaissance d'une évaluation réelle et objective de la part du ministre de l'Intérieur, qui justifierait une telle procédure. Il est vrai que notre espace aérien est extrêmement étriqué et que l'on a mis sur le même pied les villes, les entreprises Seveso et les centrales nucléaires, à savoir des zones à éviter, en tout cas, à basse altitude et au-dessus desquelles il faut voler à une altitude certaine, permettant à l'avion de dériver en cas d'incident ou d'accident pour un atterrissage forcé.

03.03 Luc Paque (cdH): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse à ma question. Si je comprends bien, il n'y aurait pas eu de non-respect de ces normes puisque vous en avez chaque fois parlé en évoquant les sanctions possibles le cas échéant. A ce jour, il semble qu'il n'y ait pas eu d'infraction à ces normes.

03.04 Isabelle Durant, ministre: Seule la piste n° 5 peut être utilisée. Dès lors, il n'y a pas formellement eu de sanction, sauf si une plainte a été déposée pour vol en dessous de la hauteur indiquée.

03.05 Luc Paque (cdH): Donc, il n'y aurait eu à ce jour ni infraction ni plainte officiellement déposée?

03.06 Isabelle Durant, ministre: Je dois d'abord vérifier s'il y a eu plainte.

03.03 Luc Paque (cdH): Volgens u worden de normen nageleefd.

03.04 Minister Isabelle Durant: Er wordt geen strafmaatregel opgelegd, tenzij wanneer klacht wordt ingediend.

03.05 Luc Paque (cdH): Er was dus nog een inbreuk, noch een officiële klacht?

03.06 Minister Isabelle Durant: Dat moet ik nakijken.

03.07 Luc Paque (cdH): Effectivement, on peut difficilement évaluer, à moins d'être un spécialiste, la hauteur d'un avion. Donc, il serait intéressant de vérifier si des plaintes ont déjà été introduites, afin de remonter, via les différents screenings ou les traces radar de ces avions, leurs itinéraires et prendre les mesures nécessaires.

03.07 Luc Paque (cdH): Het is moeilijk de hoogte van een vliegtuig vast te stellen. Het zou interessant zijn na te gaan welk gevolg werd gegeven aan mogelijke klachten.

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

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modaliteiten van de Key Card" (nr. 7953)

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modalités de la Key Card" (n° 7953)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil een aantal vragen stellen over de modaliteiten van de Key Card die sinds 15 juni werd ingevoerd en waarbij een maximale tarifaire afstand van 9 kilometer wordt gehanteerd.

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le système de la Key Card a été mis en place le 15 juin dernier. Cette carte permet d'effectuer des trajets d'une distance tarifaire maximale de 9 km. Dans les grandes villes, elle remplace la carte d'agglomération, ce qui augmente considérablement le prix des déplacements au départ de nombreuses gares situées au-delà de cette distance.

Ik stel een aantal problemen vast voor de grootstedelijke gebieden van Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi, waar dit systeem de agglomeratiekaarten vervangt. Voor de agglomeratie Antwerpen wordt een aantal verplaatsingen richting Antwerpen, bijvoorbeeld vanuit de stations Hoboken-Polder, Ekeren en Sint-Mariaburg, veel duurder omdat ze hieronder niet ressorteren, alhoewel de verkeerscongestie precies op die assen dreigt. Ik heb de indruk dat die norm van 9 kilometer niet consequent wordt toegepast.

Pourquoi la norme de 9 km? Comment cette distance a-t-elle été calculée? Dans certains cas, la carte n'est pas valable pour des distances inférieures à 9 km; dans d'autres, elle est valable pour des trajets plus longs. La SNCB pourrait-elle envisager de permettre l'utilisation de la Key Card pour toutes les distances inférieures ou égales à 9 km?

Mevrouw de minister, volgens mij maakten de agglomeratiekaarten een aantal treinverplaatsingen binnen de grote steden betaalbaar, in die mate dat zij zelfs een invloed konden uitoefenen op het verplaatsingsgedrag en dat de trein een alternatief kon zijn voor autoverplaatsingen of tram- en busritten. In dat verband wens ik de minister het volgende te vragen.

Ten eerste, acht u de norm van 9 kilometer in de grootstedelijke gebieden opportuun, gezien de problemen die zich daar stellen?

Pourquoi recourt-on à une dénomination anglaise?

Ten tweede, op welke manier berekent de NMBS die afstand van maximum 9 kilometer voor de verschillende stations van een zelfde zone? Ik heb een aantal voorbeelden gegeven van zones of afstanden waar de 9 kilometer duidelijk niet wordt overschreden en waar het systeem van Key Card niet geldig is. Daarnaast zijn er een aantal verplaatsingen waar de Key Card wel geldig is en waar de verplaatsingen soms 12 tot 18 kilometer bedragen. Waarop is dat verschil gebaseerd? Is de NMBS bereid de Key Card toe te laten voor verplaatsingen uit de groep waarvan de tarifaire afstand duidelijk kleiner is dan 9 kilometer? Voor Zwijndrecht-Antwerpen-Zuid, een afstand van 4 kilometer, zou de Key Card niet gelden. Hetzelfde geldt voor Ekeren-Antwerpen-Dam, Sleidinge-Wondelgem, Landegem-Drongen, een afstand van 6 kilometer, enzovoort. Omgekeerd geldt de Key Card wel voor De Pinte-Wondelgem, een afstand van 18 kilometer.

Mevrouw de minister, waarom kiest men voor de naam Key Card, terwijl de overgrote meerderheid van de NMBS-klanten toch Nederlandstalig of Franstalig is? Is de NMBS niet bereid haar producten in de taal van haar klanten aan de man te brengen? Waarom moet dit een Engelse term zijn? Uiteraard is dit maar een bijkomstige vraag.

04.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik

04.02 Isabelle Durant, ministre:

geef u hierna de elementen uit het antwoord van de NMBS over de Key Card.

Deze kaart geldt voor verplaatsingen naar stations die niet tot een zone behoren. De toegepaste afstanden zijn de normale tarifaire afstanden die gelden voor de tariefbepaling van alle NMBS-producten. Bij een verplaatsing naar of van een station dat tot een zogenaamde tarifaire zone behoort, is de normale tarifaire afstand naar de betrokken zone van toepassing. Die afstand geldt dus voor alle verplaatsingen van of naar een van de stations die tot dezelfde zone behoren. De NMBS berekent die afstand in functie van het centraal gelegen station in die zone.

Dat leidt ertoe dat de Key Card soms niet kan worden gebruikt. Ik heb hier een tabel met prijsverschillen in relatie tot de afstanden. Voor mij is dat een kafkaïens systeem. Het is onbegrijpelijk. Ik heb ook veel tijd nodig gehad om het te begrijpen. Ik denk dat het nieuwe systeem dus moet geëvalueerd worden, wat de leesbaarheid voor de mensen betreft, wat het voordeel voor de reizigers betreft, en wat de relatie met het vorige systeem betreft. Ik wil dat in het kader van de nieuwe tarifiering herbekijken. Dat is noodzakelijk want het huidige systeem is onbegrijpelijk voor de mensen. Soms hebben zij voordeel bij een bepaald tarief, soms niet. De mensen begrijpen vaak niet dat het tarief berekend is tot het centrum van de zone. Ik denk dus dat de zonetarifiering absoluut moet worden herbekeken worden en beter leesbaar moet worden voor de reizigers. Ik zeg niet dat die tarifiering "brol" is, wel dat ze moet worden herbekeken.

Il faut peut-être avoir un petit ordinateur dans sa poche pour voir où on peut aller. Je pense qu'il faut revoir cela, ce n'est pas compréhensible, cela ne donne pas d'avantages réels. Moi, je suis pour la simplicité.

La *Key Card* est valable pour les déplacements vers les gares qui ne sont pas situées dans une même zone. Les distances appliquées sont les distances tarifaires normales. Pour les gares qui appartiennent à une même zone, on effectue le calcul sur la base de la distance entre les zones.

Voilà pourquoi il arrive que la *Key Card* ne puisse être utilisée. J'admets que le tableau qui indique les variations de prix en fonction des distances est incompréhensible. Dans le cadre de la nouvelle tarification, nous réexaminerons l'information sous l'angle de la lisibilité.

Il faut revoir cela, ce n'est pas compréhensible. Je suis pour la simplicité.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, u hebt het voordeel van het feit dat u het Nederlands zeer goed machtig bent, maar u gebruikt een aantal woorden in een context die mij zeker pleziert omdat uw vaststelling inderdaad overeenkomt met de werkelijkheid. Wij zouden het in het Nederlands natuurlijk niet zo uitdrukken, toch niet in het Parlement. Maar u hebt volledig gelijk, en ik ben blij dat u het gezegd heeft. Wij gebruiken de term "brol" ook wel, maar niet in de Kamer. Maar alle gekheid op een stokje, ik ben blij dat u de stelling onderschrijft dat de huidige regeling op geen enkele manier bijdraagt tot de grotere transparantie en een beter gebruik van de trein. Ik vind het ook onbegrijpelijk dat de NMBS erin slaagt, na veel goede producten op de markt te hebben gebracht, een dergelijk systeem te ontwikkelen en in gebruik te nemen. Het is pas nadat een aantal mensen op allerlei zaken stootten die werkelijk onbegrijpelijk zijn en die het doel waarvoor ze gecreëerd waren niet denden, dat ik besepte dat het systeem beter zou worden ingetrokken. Het systeem van de agglomeratiekaarten was een goed systeem. Ik vind het sterk dat men het zomaar van de hand doet om het systeem van de Key Card in de plaats te brengen. Ik hoop dat u op zeer korte termijn, misschien tegen het ogenblik dat de nieuwe uurregeling van kracht wordt, erin zult slagen dat systeem te herzien. Ik hoop dus dat u de evaluatie op korte termijn zult kunnen uitvoeren.

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

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven tussen Ranst en Lier" (nr. 7957)

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je me réjouis de ce que la ministre admette que ce système n'améliore en rien la transparence ni ne favorise une meilleure utilisation du train. Le système des cartes d'agglomération était une bonne chose et ne devait nullement être remplacé par le système de la *Key Card*. J'espère que la ministre sera en mesure de revoir le système avant que les nouveaux horaires entrent en vigueur.

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de 2de spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 7996)

05 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers entre Ranst et Lier" (n° 7957)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 7996)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij staan allen achter de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven. Welnu, de Vlaamse regering heeft het tracé en het lengteprofiel van de tweede spoortoegang vastgelegd, maar heeft in dat verband van de NMBS uitdrukkelijk geëist dat de spoorlijn zoveel mogelijk ondergronds – op niveau –1 – via tunnels, gleuven of U-bakken en dergelijke, zou worden aangelegd.

Op het uiteindelijke plan komen twee plaatsen voor waar dit niet het geval zal zijn, namelijk in Ekeren en in Lier. Om welke redenen opteerde de NMBS, voor het doorkruisen van Ekeren en Lier, voor een bovengronds tracé en op bepaalde plaatsen zelfs voor een brugsysteem? Heeft de NMBS de gevolgen van de aanleg van de ondergrondse of ingebedde lijn voor de doortocht van Ekeren en Lier grondig onderzocht? In bevestigend geval, wat was het resultaat van dat onderzoek en in ontkennend geval, waarom werd het niet onderzocht?

Voorts had ik nog graag een en ander vernomen met betrekking tot de kostprijs voor respectievelijk bovengrondse en ondergrondse aanleg van de doortocht van Ekeren en Lier, met name de tracézone 8. Voor dat laatste gaf de NMBS eerder reeds te kennen dat volgens hen een ondergrondse aanleg moeilijk is omwille van technische problemen en veiligheidsimperatieven. Wat wordt hiermee precies bedoeld? Immers, een paar weken geleden werd de minister van Ruimtelijke Ordening, de heer Van Mechelen, hierover geïnterpelleerd in het Vlaamse Parlement. Tot slot van zijn antwoord deelde hij het mede dat er momenteel een MER-studie aan de gang is die conform moet worden verklaard en dat hij, alvorens die studie conform wordt verklaard, aan minister Dua zal vragen om eerst een eventuele oplossing via geboorde tunnels te laten onderzoeken. Hij zal dus aan de Vlaamse regering vragen de MER-studie niet conform te verklaren alvorens de NMBS de boortunnels heeft onderzocht.

Inderdaad – en dit brengt mij tot mijn laatste vraag – er werd vastgesteld dat de ondertunneling blijkbaar weinig of niet werd onderzocht door de NMBS omdat deze altijd schermt met veiligheidsaspecten. Dat is uiteraard een zeer algemene term en ik had graag vernomen wat de NMBS hiermee precies bedoelt.

05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil duidelijk maken dat wij absoluut voorstanders zijn van de tweede havenontsluiting van de Antwerpse haven. Laat hierover geen misverstand bestaan.

De voorbije weken, maanden en jaren maakten wij evenwel een pingpongspel mee tussen gemeentebesturen, hogere overheden, de Vlaamse regering en de NMBS en in ondergeschikte orde uiteraard ook u, mevrouw de minister.

Ik volg dit dossier al geruime tijd, niet alleen in mijn hoedanigheid van gemeenteraadslid, maar ook van verontruste inwoner van de betrokken regio. De laatste tijd werd een welles-nietes-spelletje opgevoerd tussen

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Dans le cadre du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers, le gouvernement flamand a instamment demandé que la nouvelle ligne ferroviaire soit autant que possible souterraine, ce qui n'est pas le cas à Ekeren ni à Lierre.

Pourquoi la SNCB opte-t-elle pour un tracé en surface en ces deux endroits et même pour un système de ponts? La SNCB a-t-elle étudié l'incidence de l'aménagement d'un tracé souterrain ou en surface? Quel était le résultat de cette enquête? Quel est le coût d'un tracé souterrain et d'un tracé en surface à Ekeren et à Lierre? Qu'entend la SNCB par "problèmes techniques" et "impératifs de sécurité" qui compliquent l'aménagement d'un tracé souterrain? Qu'entend la SNCB par "aspects de sécurité" justifiant de renoncer à une enquête sur le creusement du tunnel?

05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous sommes des partisans inconditionnels du deuxième désenclavement du port d'Anvers. Pendant des années, les administrations communales, les autorités supérieures, le gouvernement flamand, la SNCB et même le ministre en personne se sont renvoyé la balle. Plus personne ne s'y retrouve et on sème la confusion parmi la population.

wat in dit halfroond wordt gezegd, wat in het Vlaams Parlement wordt gezegd en wat op andere niveaus wordt medegedeeld. Inmiddels worden zowel in de nationale, de regionale als de lokale pers tegenstrijdige verklaringen afgelegd, door bijvoorbeeld minister Vanderpoorten die ook in Lier woont en de belangen van de Lierenaars wenst te verdedigen, door de woordvoerders van de NMBS, enzovoort.

Het resultaat is dat eigenlijk niemand nog wijs geraakt uit deze aangelegenheid en dat de bevolking in verwarring wordt gebracht. Alzo ontstaat een ongenoegen, althans wat betreft bepaalde aspecten van het dossier.

Ik wens niet mee te doen met die politieke spelletjes. Ik vraag alleen maar duidelijkheid en een snelle en efficiënte reactie op de zaken, zowel in het belang van de inwoners als in het belang van de Antwerpse haven. Ik vraag niet meer of niet minder dat er een grondig onderzoek plaatsvindt van alle mogelijke alternatieven. In ondergeschikte orde vraag ik – ik vermoed dat de beslissing wel definitief is – dat zou worden geopteerd voor de lage oplossing over het hele traject van de Antwerpse haven.

Voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw Brepoels. Ik vraag mij ook af waarom voor een deel van het traject wordt geopteerd voor de hoge oplossing, terwijl deze volgens mij – al ben ik geen specialist terzake – meer gevaren kan inhouden dan de lage oplossing. Blijkbaar heeft men er geen enkel bezwaar tegen om treinen door de Alpen te laten rijden in tunnels, geladen met gevaarlijke producten en goederen, maar hier schijnt dat niet te kunnen. Ik kan mij aldus niet van de indruk ontdoen dat een aantal andere aspecten meespelen in dit dossier, wellicht van financiële aard. Vermoedelijk zullen deze aspecten de bovenhand krijgen.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Brepoels en zou ook graag vernemen of de alternatieve tracés ooit werden onderzocht. Werd het tracé Ranst-Lier onderzocht? Is het wel wenselijk, omwille van veiligheidsoverwegingen, te kiezen voor de hoge oplossing? Welke timing wordt aan de werken verbonden?

05.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, een eventuele oplossing, een ingraving, werd onderzocht, maar bleek spoortechnisch niet mogelijk omdat er verbindingen en aansluitingen nodig zijn tussen de nieuwe spoorlijn en de bestaande spoorinstallaties. Die zouden niet gebouwd kunnen worden als de nieuwe lijn ondergronds zou worden aangelegd, dit wegens het grote verschil in hoogteligging. Voor de doortocht van Ekeren was het derhalve reeds in de fase van de voorstudie duidelijk dat een ondergrondse oplossing moest worden uitgesloten.

De bijkomende kosten voor een ondergrondse oplossing in Lier worden geraamd op 125 tot 150 miljoen euro. Voor de doortocht Ekeren kan geen raming voor een ondergrondse oplossing worden opgemaakt. De realisatie van een ingegraven spoorbedding is uitvoeringstechnisch veel problematischer dan een bovengrondse aanleg. Dit is zeker het geval wanneer het valleigebieden betreft, wegens problemen met grondwater en minder kwaliteitsvolle samenstelling van de grond.

Op het vlak van de veiligheid wordt een ondergrondse constructie ten zeerste afgeraden. Allereerst is de impact van een incident veel groter in een gesloten constructie, waarbij zelfs de stabiliteit van de constructie in het gedrang kan komen. Het is tevens heel belangrijk om in efficiënte toeganasmoedelijkheden te voorzien voor de

Je demande une réaction rapide et efficace et une étude détaillée de tous les choix possibles. Subsidiairement, je demande que la solution basse soit retenue sur l'ensemble du trajet du port d'Anvers. La solution haute comporte davantage de risques. Je ne puis m'empêcher de penser que les aspects financiers jouent un rôle dans ce dossier et qu'ils vont sans doute primer.

Pour le surplus, je me joins aux questions de Mme Brepoels. Le tracé Ranst-Lierre at-il été étudié? Du point de vue de la sécurité, la solution haute s'indique-t-elle vraiment? Quel est le calendrier des travaux?

05.03 **Isabelle Durant**, ministre: A Ekeren, une solution en sous-sol n'est techniquement pas possible parce que la différence de hauteur serait trop importante pour aménager les liaisons et raccordements supplémentaires requis avec les installations ferroviaires existantes.

Une solution en sous-sol à Lierre coûterait approximativement entre 125 et 150 millions d'euros de plus. Une construction en sous-sol est fortement déconseillée pour des raisons de sécurité. Le gouvernement flamand a décidé que le franchissement de la vallée de la Nèthe à Lierre s'effectuerait en surface. Il s'est fondé sur le rapport du groupe d'experts qui estime que seule une solution consistant à construire un viaduc

interventiediensten en de eventuele evacuatie bij een ongeval.

In de beslissing van de Vlaamse regering is bepaald dat de kruising van de Nete-vallei in Lier bovengronds dient te gebeuren. Hierbij heeft de Vlaamse regering zich gesteund op de desbetreffende conclusie van de stuurgroep. Bij de doortocht van Lier dient een valleigebied, een viertal meter lager dan de omgeving, gekruist waarin zich nog het Nete-kanaal bevindt met een te respecteren bodempeil. Het zeer lage absolute peil dat aan de spoorlijn zou dienen toegekend om het kanaal ondergronds te kunnen kruisen zou aanleiding geven tot zeer lange toegangshellingen. Dit zou betekenen dat de tunnelconstructie en haar toegangshellingen een totale lengte van circa 7 km in beslag zouden nemen vooraleer kan worden aangesloten op de bestaande bovengrondse spoorlijn. In de richting van Aarschot zou de toegangshelling zich uitstrekken tot op het grondgebied van de gemeente Berlaar. Rekening houdend met deze elementen was de stuurgroep van oordeel dat voor de doortocht van Lier uitvoeringstechnisch gezien de viaductoplossing de enige realistische oplossing is.

Dat is dus de stand van zaken, ook wat de onderhandelingen tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS betreft en de reactie van de NMBS met betrekking tot de haalbaarheid of de mogelijkheid om een dergelijke verbinding te realiseren, rekening houdend met de veiligheidsproblemen.

05.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik begrijp dat het over de administratie van de NMBS en de Vlaamse regering gaat.

Ik vind het merkwaardig – waarschijnlijk heeft dit met de komende verkiezingen te maken – dat de Vlaamse regering eerst een tracékeuze maakt en dat nadien een minister die toevallig in de betrokken gemeente woont andere oplossingen suggereert die in feite weinig of niet haalbaar zijn, althans volgens de verslagen van de stuurgroep, waar bovendien de eigen administratie aan deelgenomen heeft.

Ik blijf erbij dat men makkelijk kan zeggen: over heel dat tracé kiezen we voor een ondergrondse aanleg, behalve voor die twee stukken.

De keuze voor Lier heeft, voor zover ik het begrijp, vooral te maken met de meerkosten die dit met zich zou brengen. Dat zijn natuurlijk geen onbelangrijke kosten. Men heeft nadien uiteraard, bij een bovengrondse aanleg, te maken met heel wat andere problemen die voor de bevolking zouden rijzen. Er is niet alleen de veiligheid bovengronds maar men moet zich daarbij ook de geluidshinder voor de stad Lier voorstellen. Ik denk dat dit onhaalbaar is.

Ik vind het spijtig dat de NMBS niets concreet zegt – ik heb het toch niet gehoord – over die geboorde tunnels. Welke mogelijkheden zou men daar nog bijkomend kunnen onderzoeken? Ik vraag toch dat u vanuit de stuurgroep en de NMBS bij contacten met de Vlaamse overheid zou aansturen op een bijkomend onderzoek wat een mogelijke aanleg van zo'n geboorde tunnel voor een stuk in Lier betreft. Ik weet niet of dat mogelijk is over heel de lengte, maar toch zeker voor het deel dat nauw aansluit bij het centrum van Lier.

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Er wordt steeds verwezen naar een studie waarvan ik durf te betwijfelen of ze wel grondig werd gevoerd dan wel op zijn minst gestuurd is geweest. Het is toch merkwaardig dat overal voor die laae oplossing wordt gekozen, uitgezonderd dan in

est techniquement réalisable compte tenu du niveau absolu extrêmement bas sous le canal de la Nèthe.

05.04 Frieda Brepoels (VU&ID): J'admets que l'administration de la SNCB et le gouvernement flamand sont responsables. Mais je continue à m'étonner que, pour l'ensemble du tracé, on opte pour un aménagement en sous-sol, sauf pour ces deux tronçons.

A Lierre, le choix dépend des surcoûts. Ils sont en effet considérables mais, si l'on opte pour le tracé en surface, la ville de Lierre sera notamment confrontée à des nuisances sonores.

Je déplore que la SNCB ne communique aucun élément concret sur les tunnels qui sont creusés. La ministre devrait demander une étude complémentaire sur la possibilité de construire un tunnel à Lierre, tout du moins pour la partie située à proximité du centre ville.

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous sommes des partisans inconditionnels du deuxième désenclavement du port d'Anvers. Pendant des années, les

Ekeren en vanaf Ranst en Lier. Op sommige plaatsen moeten bijzonder moeilijke hindernissen worden genomen. Dat kan echter blijkbaar niet voor Ranst en Lier.

Mevrouw de minister, ik heb enkele weken geleden deelgenomen aan een fietstocht, georganiseerd door een buurtcomité "Spoor onder weg", langs de route van het nieuwe traject dat zo'n 12 tot 20 meter in de hoogte zou komen. Op die fietstocht was er trouwens een Vlaams parlements lid van Agalev aanwezig.

Ik nodig u uit om contact op te nemen met die mensen en om eens langs die route te gaan fietsen; u doet dat immers graag. Ik nodig u uit om de maquettes te bezichtigen die deze mensen hebben gemaakt om te zien voor welke vernielingen en voor welke problemen dit zal zorgen en wat voor een impact die hoge oplossing van 12 tot 20 meter vanaf Ranst zal hebben op de omgeving, niet alleen op het milieu maar uiteraard ook op de mensen. Dat heeft mijns inziens niets te maken met een nimby-syndroom. De keuze voor die hoge oplossing zal een bijzonder grote impact hebben op de hele regio. Ik meen dat we moeten proberen dit te vermijden en dat er hoe dan ook moet worden gekozen voor die lage oplossing. Wij zullen er in elk geval blijven voor pleiten.

administrations communales, les autorités supérieures, le gouvernement flamand, la SNCB et même le ministre en personne se sont renvoyé la balle. Plus personne ne s'y retrouve et on sème la confusion parmi la population. Je demande une réaction rapide et efficace et une étude détaillée de tous les choix possibles. Subsidiairement, je demande que la solution basse soit retenue sur l'ensemble du trajet du port d'Anvers. La solution haute comporte davantage de risques. Je ne puis m'empêcher de penser que les aspects financiers jouent un rôle dans ce dossier et qu'ils vont sans doute primer. Pour le surplus, je me joins aux questions de Mme Brepoels. Le tracé Ranst-Lierre a-t-il été étudié? Du point de vue de la sécurité, la solution haute s'indique-t-elle vraiment? Quel est le calendrier des travaux?

05.06 Minister **Isabelle Durant**: De bevoegdheid van de NMBS en van de ingenieurs van de NMBS is de haalbaarheid te verdedigen, rekening houdend met de veiligheid met de hellingsgraad. Dat is hun taak.

U bent altijd vragende partij voor meer implicaties van het Gewest. Dat is hier het geval. Het Gewest discussieert met de NMBS over de modaliteiten van het tracé. De ingenieurs verdedigen de technische problematiek van de hellingsgraden. De discussies met het Gewest zijn dus aan de gang met alle administraties die bevoegd zijn inzake milieu, ruimtelijke ordening, enzovoort. Dat is een discussie tussen de NMBS en het Gewest. Ik kan alleen de veiligheidsproblematiek verdedigen. Het is dus de taak van de ingenieurs.

U vraagt altijd meer betrokkenheid van de Gewesten bij de NMBS. Dat is hier het geval. Ik hoop dat ze samen een goede oplossing zullen vinden.

05.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Als ik u goed begrijp, mevrouw de minister, dan gaat u akkoord met het feit dat de Gewesten samen met de NMBS zoeken naar een goede oplossing voor de vragen van Ranst, Lier en Ekeren. Verder gaat u ermee akkoord dat de NMBS zich niet vastpint op de aangereikte en goedgekeurde oplossingen. Ik mag dus concluderen dat de NMBS bereid is het gesprek hierover met het Gewest blijvend aan te gaan.

05.06 **Isabelle Durant**, ministre: La Région examine avec la SNCB les modalités du tracé. Je ne puis défendre que le dossier de la sécurité.

05.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): J'admets que l'administration de la SNCB et le gouvernement flamand sont responsables. Mais je continue à m'étonner que, pour l'ensemble du tracé, on opte pour un aménagement en sous-sol, sauf pour ces deux tronçons.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 8505 van de heer Francis Van den Eynde wordt als ingetrokken beschouwd.

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de NMBS om delen van het investeringsplan 2001-2012 niet uit te voeren" (nr. 7884)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "investeringsplan in de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens" (nr. 7951)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "haar standpunt in verband met de 60/40-verdeelsleutel voor investeringen bij de NMBS" (nr. 7952)

06 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de la SNCB de ne pas réaliser certains volets du plan d'investissement 2001-2012" (n° 7884)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements consentis pour la ligne à grande vitesse reliant Liège à la frontière allemande" (n° 7951)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "sa position concernant la clé de répartition 60/40 appliquée aux investissements réalisés par la SNCB" (n° 7952)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil u een aantal vragen stellen die reeds in de loop van de zomer werden ingediend en waarbij ik vaststel dat er al een en ander geëvolueerd is. Ik ga de vragen natuurlijk niet meer stellen zoals ik ze heb ingediend in augustus, maar toch wil ik even de problematiek schetsen.

Tijdens de zomervakantie heeft de NMBS vastgesteld dat ze over te weinig financiële middelen beschikt om het investeringsplan zoals het is goedgekeurd uit te voeren. Wij hebben dit in het Parlement goedgekeurd. De gevolgen van dergelijke beslissing zijn natuurlijk niet gering. Ik heb intussen vastgesteld dat de NMBS iets anders beslist heeft, of dat tenminste de raad van bestuur gezegd heeft dat ze dus wel verder wil gaan met het investeringsplan en dat ze de discussie met de regering wil aangaan over heel de schuldproblematiek. We hebben die vorige week ook al voor een stuk aangekaart op het ogenblik van de regeringsverklaring van de eerste minister.

Ik denk dat het belangrijk is dat ik hier van de minister een antwoord zou kunnen krijgen, vooral op mijn vragen die te maken hebben met de concrete beslissingen van de NMBS, want ik denk dat het op dit ogenblik in feite voor niemand nog duidelijk is welke investeringen door de NMBS bijvoorbeeld voor vorig jaar en voor dit jaar 2002 werden vooropgesteld en in welke investeringen in 2003 zullen worden voorzien, rekening houdend met de problemen die rijzen op het financiële vlak.

Ik zou ook van de minister willen horen welke maatregelen zij genomen heeft om de doelstellingen van het globale investeringsplan toch nog te bereiken. Geloof u in het principe van de alternatieve financiering dat aan de NMBS werd opgelegd? In het Parlement werd een samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de Gewesten goedgekeurd. Ik vraag mij af hoe u kan vermijden in de onwettelijkheid terecht te komen op het ogenblik dat een van die partners zegt dat ze dit niet meer zien uit te voeren binnen de afspraken. Denkt u dat het investeringsplan misschien niet opnieuw moet worden bekeken? Is het niet dit jaar, dan misschien volgend jaar na de federale verkiezingen.

Over de schuld tenslotte hebben we het vorige week al voor een stuk gehad. Ik denk dat we daarop in het kader van de begrotingsbesprekingen nog zullen terugkomen.

Mijn tweede vraag sluit daar nauw bij aan. Op het ogenblik dat de NMBS aan de bevolking bekend maakte dat ze tijdens de eerste helft van 2002 een nettoverlies van 121,7 miljoen euro had opgelopen, besliste ze op dezelfde vergadering tot investeringen in de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens voor ongeveer

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Durant les vacances, la SNCB a constaté que ses moyens étaient insuffisants pour mener à bien son plan d'investissement. Entre-temps, le conseil d'administration a déclaré qu'il entendait poursuivre le plan d'investissement et souhaitait ouvrir une discussion avec le gouvernement sur l'ensemble du problème de la dette.

Nul ne peut encore dire avec précision quels investissements seront réalisés et à quel moment.

Quelles mesures la ministre a-t-elle prises pour réaliser les objectifs du plan d'investissement? Croit-elle au financement de substitution? Le Parlement a adopté l'accord de coopération avec les Régions. Il convient de le respecter. Faut-il revoir le plan d'investissement?

Nous reviendrons sur la question de la dette lors de la discussion du budget.

La SNCB a décidé d'investir 98,9 millions d'euros dans le TGV reliant Liège à la frontière allemande. A quels projets ces fonds seront-ils affectés? La SNCB finance-t-elle ces projets avec des moyens propres? Quel rôle joue la "Financière TGV"?

La perte nette de 121,7 millions d'euros au cours de la première moitié de l'année n'affecte manifestement pas les investissements relatifs au TGV. Selon la SNCB, sans ressources supplémentaires, l'entreprise ne pourra pas mettre en œuvre tous

datzelfde bedrag, 98,9 miljoen euro. Mevrouw de minister, voor welke projecten geldt die beslissing? Betaalt de NMBS dit uit eigen middelen? Wat is de rol van de HST-Fin hierin?

Het lijkt erop dat het nettoverlies van 121,7 miljoen euro geen invloed zal hebben op de investeringen in de hogesnelheidslijn. De NMBS heeft er al mee gedreigd dat ze zonder bijkomende financiële middelen niet alle binnenlandse projecten uit het investeringsplan zou kunnen uitvoeren.

Bent u het eens met die stelling? Zo ja, waarom? Zo niet, in welke maatregelen voorziet u om te garanderen dat het investeringsplan, vooral voor de binnenlandse dienst, ook volledig en binnen het voorziene tijdsschema zal worden uitgevoerd. Ten slotte, mijnheer de voorzitter, ook in verband met het investeringsplan las ik in de eerste week van september in *Le Soir* een verklaring van de minister in het algemeen, maar ook over de regionalisering en de 60/40-verdeelsleutel. De minister zegt daar, en ik citeer: "La clef 60/40 est défavorable à la Wallonie. En conclusion, je pense donc que les Flamands sont déjà servis et qu'il serait une aberration écologique et économique de régionaliser le rail." » Ik vond dat deze verklaring wel kan tellen voor een federaal minister van Verkeer. Ze wordt natuurlijk voor een deel gedaan voor eigen publiek. Maar tenslotte is de minister federaal bevoegd. Ik had in dat verband ook aan de minister het volgende willen vragen. U hebt de 60/40-verdeelsleutel altijd verdedigd als een politiek akkoord. Nu neemt u daar een standpunt in dat toch erg gekleurd is. Hoe moeten we dat begrijpen? Vindt u, in dat geval, dat u nog steeds de verkeersminister van heel België bent? Is uw uitspraak in dat licht verdedigbaar? Op welke manier is de regionalisering volgens u een ecologische en/of een economische dwaasheid? Waarom is het volgens u ondenkbaar dat Vlaanderen en Wallonië ieder apart de volle verantwoordelijkheid zouden dragen voor spoorverbindingen die zich volledig op hun eigen grondgebied bevinden?

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Brepoels, ik zal proberen binnen de reglementaire tijdslimiet een antwoord te geven op uw eerste pakket van vragen betreffende het investeringsprogramma. Ik heb het belang van de problematiek afgewogen en alle actoren zijn bezig met het zoeken naar oplossingen voor het financieringsprobleem van de spoorwegen.

In de eerste plaats wil ik verduidelijken dat geen enkel project werd uitgesteld of op losse schroeven gezet. De federale overheid, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Gewest hebben dit samenwerkingsakkoord over de coördinatie van het mobiliteitsbeleid afgesloten en bekrachtigd. Alle partijen hebben er zich immers toe verbonden samen te werken, de uitvoering van de werken te vergemakkelijken en zelfs de prefinanciering van bepaalde projecten te verzekeren, indien het wenselijk blijkt de planning waarin het investeringsplan voorziet te vervroegen. Om dat te volgen en om de permanente samenwerking tussen de Gewesten te versterken, werd een executief comité van de minister van Mobiliteit opgericht. Dit comité had reeds vele vergaderingen. Het is belast met het bestuderen van het coördinatiebeleid inzake openbaar vervoer en vooral, in verband met uw vraag, de opvolging van de uitvoering van investeringsplannen. Behalve dit reglementaire kader zullen nog verschillende punten worden gerealiseerd om te verzekeren dat de NMBS over de middelen beschikt die nodig zijn voor de geplande uitvoering van investeringen. De belangrijkste maatregel in dit verband is natuurlijk de beslissing van het begrotingsconclaaf op basis van een principiële beslissing enkele maanden geleden, namelijk de overname van de schuld. We hebben

les projets nationaux du plan d'investissement. La ministre partage-t-elle cette analyse?

Dans la négative, quelles mesures prendra-t-elle pour garantir que le plan d'investissement sera mis en oeuvre dans les délais prévus?

La ministre a déclaré au journal *Le Soir* que la clé de répartition 60-40 était défavorable à la Wallonie et s'est prononcée contre la régionalisation. Comment devons-nous interpréter une telle déclaration dans la bouche d'un ministre fédéral? Comment une régionalisation peut-elle constituer une "bêtise à la fois économique et écologique"? Pour quelle raison la Flandre et la Wallonie n'assumeraient-elles pas elles-mêmes les responsabilités?

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: On recherche très activement des solutions au problème du financement des chemins de fer. Aucun projet n'a été reporté ni remis en question. Les autorités fédérales ont conclu un accord de coopération avec les Régions. Un comité a été créé pour renforcer la coopération avec les Régions et assurer le suivi de l'exécution des plans d'investissement.

Lors du conclave budgétaire, il a été décidé de procéder à la reprise de la dette de la SNCB. Cette reprise débutera en décembre 2004, au fur et à mesure que la dette publique diminuera pour devenir inférieure au PNB.

Cette reprise est liée à un vrai plan d'entreprise qui doit permettre de contenir la dette.

Le programme d'investissement 2001 avait prévu des dépenses d'un

beslist dat de overname zal plaatsvinden vanaf december 2004 overeenkomstig de evolutie van de schuld van de overheden beneden 100% van het BNP.

Dit is een element dat de schuldenlast van de NMBS zal veranderen op middellange en lange termijn. Dit is heel belangrijk om de uitvoering van het investeringsplan te waarborgen. De overname van de schulden is gekoppeld aan een echt ondernemingsplan dat door de NMBS wordt voorbereid, ook om te garanderen dat de schuld niet zal verhogen nadat de overheid, rekening houdend met de Europese regels terzake, de schuldlast zal hebben overgenomen.

Wat de uitvoering van het investeringsprogramma 2001 betreft, had men rekening gehouden met uitgaven ten bedrage van 1.145,8 miljoen euro. De reële kosten veroorzaakt door de uitvoering van het investeringsprogramma bedragen 1.272,4 miljoen euro. Men kan een vergelijking maken tussen de geplande en de gerealiseerde investeringen, de belangrijkste componenten van het plan. Wat de klassieke investeringen in infrastructuur betreft, werd 551,7 miljoen euro uitgegeven in plaats van 466,5 miljoen of +18,2%. Wat het rollend materieel en werkplaatsen betreft, werd 248,6 miljoen euro uitgegeven in plaats van de geschatte 261,1 miljoen euro of 4,8% minder. Wat de investeringen voor de HST betreft, werd 395 miljoen euro uitgegeven in plaats van de geplande 388,4 miljoen euro of +1,7%.

Het investeringsprogramma en het investeringsbudget 2002. Het investeringsbudget 2002 werd op 21 december 2001 aan de raad van bestuur voorgesteld en overgedragen aan de bevoegde overheden. Het budget ging uit van een globaal investeringsbedrag van 1.377 miljoen euro. Dit impliceert een te financieren saldo van 72,8 miljoen euro. Het departement van Infrastructuur zou de alternatieve financiering van het rollend materieel ten bedrage van 157,1 miljoen euro ten laste nemen. Op dit ogenblik onderzoeken en bepalen de technische diensten van de NMBS de impact van de budgettaire beperkingen op het fysieke programma van de investeringen.

Wat de investeringen in de begroting 2003 betreft, zal dezelfde werkwijze gelden voor het investeringsbudget 2003.

Op basis van de door de NMBS voorgestelde middelen concretiseert het investeringsplan 2001-2012 het Belgisch spoorwegbeleid voor de volgende jaren. De nieuwe bewindsploeg zal moeten vaststellen in welke mate de NMBS niet in staat is de middelen vrij te maken waartoe de voormalig gedelegeerd bestuurder zich heeft verbonden. De overname door de overheid van de schuldlast en de marktsituatie inzake alternatieve financiering zal moeten worden bestudeerd. Het begrip alternatieve financiering moet ruim worden opgevat. De NMBS kan onder meer partnership-overeenkomsten overwegen.

Door middel van alternatieve financiering bewijst de NMBS dat zij de doelstellingen van het investeringsplan tot de haren maakt en dat zij er op betekenisvolle en verantwoorde wijze toe bijdraagt.

Wat betreft uw vraag over het samenwerkingsakkoord en de onwettelijke clausule, kan ik het volgende zeggen. Het samenwerkingsakkoord bevat geen onwettelijke clausule en geen clausule die onwettelijkheid zou kunnen veroorzaken.

Het investeringsplan 2001-2012 werd dus goedgekeurd door de federale regering en alle gewestregeringen en moet op korte termijn niet opnieuw worden onderhandeld. Op middellange termijn, zoals in het verleden het geval was, dus na ongeveer vijf jaar, zullen er

montant de 1.145,8 millions d'euros. Les dépenses réelles s'élèvent à 1.272,4 millions d'euros.

Le budget d'investissement 2002, tel qu'il a été adopté par le conseil d'administration, prévoit un montant de 1.377 millions d'euros, soit un solde à financer de 72,8 millions d'euros. Le département Infrastructure prendra en charge le financement alternatif du matériel roulant. La SNCB examine l'impact des restrictions budgétaires. La même méthode sera appliquée au budget d'investissement 2003.

Avec ce financement alternatif, la SNCB prouve qu'elle fait siens les objectifs du plan d'investissements. L'accord de coopération ne comporte aucune clause illégale ni de clause qui pourrait entraîner une illégalité.

Le plan d'investissements 2001-2012 a été approuvé par le gouvernement fédéral et tous les gouvernements régionaux, et il n'y aura pas de nouvelles négociations à court terme. Après environ cinq ans, nous procéderons à certaines adaptations, comme cela s'est déjà produit dans le passé.

Les 98,9 millions destinés à la ligne à haute vitesse reliant Bruxelles à Cologne seront financés à 100% par le TGV.

Je suis une ministre fédérale et, par conséquent, je prends en considération les demandes de toutes les Régions. Si l'on veut que les transports publics offrent une alternative valable à la voiture, il faut d'abord que la SNCB soit économiquement forte. Les compagnies ferroviaires se préparent à affronter la concurrence européenne. La SNCB pourra difficilement mener à bien cette préparation si elle est subdivisée en trois petites parties. La régionaliser me paraît économiquement illogique et écologiquement peu sensé.

En dotant la SNCB d'une structure transparente, en instaurant une gestion dynamique et nouvelle, en recherchant une solution pour la

logischerwijze aanpassingen komen in verband met de werkelijke ontwikkeling van de uitvoering van de investeringen en van de ontwikkeling van de behoefte. Dat was altijd zo het geval. Er kan op de werven natuurlijk altijd wat vertraging ontstaan, zoals in het verleden al gebeurde en zoals ook voor het huidige plan het geval zal zijn.

Wat betreft uw vraag over de financiering van de HST naar Duitsland, kan ik het volgende zeggen. 98,9 miljoen is bedoeld voor de hogesnelheidslijn Brussel-Keulen, project P5, van Luik-Guillemins tot de Duitse grens, het baanvak tussen kilometer 12,550 en 20,575 inbegrepen; constructie van de HSL langs de autosnelweg A3-E40 en baanvak, enkele kilometers inbegrepen; constructie van een viaduct over de vallei van Reuves. Dat project zal voor 100% door de HST gefinancierd worden.

Wat betreft uw laatste vraag, over mijn verklaringen over de 60/40-verdeelsleutel, kan ik het volgende zeggen. Ja, ik ben een federaal minister. Ik heb geen problemen met aanpak van en aandacht voor specificiteiten en de vragen van alle Gewesten en mensen die in dit land wonen. Laat ik starten met het uitgangspunt dat tegenwoordig gelukkig niet meer door veel mensen wordt betwist, namelijk dat het gebruik van het openbaar vervoer minder vervuילend is. Om ervoor te zorgen dat het vervoer van personen minder de lucht vervuילt, minder lawaaihinder produceert en veiliger verloopt, is het dus nodig dat de trein en het andere openbaar vervoer een volwaardig alternatief zijn voor de wagen. Daartoe moet de NMBS een sterk en een gezond bedrijf zijn. Samengevat, om haar bijdrage te kunnen doen aan transport dat het milieu respecteert, moet de NMBS eerst economisch sterk staan.

Zo kom ik tot het punt van de economische logica. Wij kennen allen de veranderende omgeving in de transportsector, waarbij de treinmaatschappijen zich opmaken voor Europese concurrentie. De grenzen openen zich en het treinvervoer wordt meer en meer Europees. Vooral nog is dat enkel het geval voor het goederenvervoer. Nu moet u mij eens één voorbeeld geven van een bedrijf dat zich met succes heeft voorbereid op een machtsvergroting door zich op te splitsen in drie kleinere gehelen. Ik denk dat daar niet veel voorbeelden van te vinden zijn. Ik durf er niet aan te denken hoe complex het zou worden om onder andere treinen te laten aansluiten, om coherente veiligheidsnormen aan te houden, om volledige informatie te geven enzovoort. Een gemiddeld spoortraject in België overschrijdt heel dikwijls de grenzen van onze Gewesten. Een regionalisering lijkt mij dus niet economisch logisch en dus ook niet ecologisch zinvol.

Ik denk daarentegen dat door de NMBS een transparante structuur en methode te geven – wat door de nieuwe wet is gerealiseerd en dus op het terrein moet worden uitgevoerd –, door een dynamisch en nieuw bestuur, door een oplossing te zoeken voor het verlieslatende vrachtwagenfiliaal en door te zoeken naar een manier om de schulddlast te verlichten, met als sluitstuk een nieuw beheerscontract dat nieuwe normen voor de kwaliteit voor de reizigers opstelt, de beste manier is om van de NMBS een sterk bedrijf te maken. Ook moet het spoornet waardevol zijn in de drie Gewesten, anders komt men alleen tot een verschuiving van de bottlenecks. Zo moet de NMBS er dan in slagen om de groei van het aantal treinreizigers verder te zetten en op die manier een belangrijke bijdrage te leveren aan een vorm van vervoer dat het milieu respecteert.

De omvang van onze regio's is heel verschillend van de regio's in Duitsland en Frankrijk. Onze Gewesten zijn zo klein dat ik het nut niet inziet van een regionalisering zoals het geval is in Frankrijk of Duitsland. De omvang is toch een belangrijk argument voor de economische en

filiale poids-lourds qui enregistre des pertes et en allégeant le poids de la dette, le SNCB pourra devenir une entreprise forte. Le réseau ferroviaire doit être optimisé dans les trois Régions pour éviter les goulets d'étranglement. Le nouveau contrat de gestion doit permettre à la SNCB de continuer à se développer et à contribuer sensiblement à un mode de transport respectueux de l'environnement.

La taille des Régions étant restreinte, je ne pense pas qu'il soit utile de régionaliser cette matière comme c'est le cas en France ou en Allemagne. Cela n'améliorerait en rien l'efficacité économique et écologique.

ecologische efficiëntie.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw gegevens over de middelen die er wel of niet zijn voor de uitvoering van het investeringsplan. Naar aanleiding van het debat over de regeringsverklaring en ook nu moet ik toch een aantal conclusies trekken. U hebt ook gezegd dat de situatie van de NMBS op korte termijn niet veel zal veranderen. De overname van de schuld wordt vooropgesteld voor het einde van december 2004. De problemen rijzen echter nu. Ik weet wel dat als men een perspectief biedt op middellange termijn de NMBS daarvoor schikkingen kan treffen. Dat kost echter veel geld. Het is spijtig dat men een samenwerkingsakkoord opstelt tussen de verschillende partners en een investeringsplan voor een dergelijke lange periode goedkeurt, zonder de NMBS voldoende middelen ter beschikking te stellen om ze uit te voeren. Wij zullen in de loop van de volgende maanden de concrete uitvoering van de investeringsplannen opvolgen.

Wat de HST richting Duitsland betreft, vernam ik dat de investeringen voor 100% door HST-Fin zullen gebeuren. De logica die u hier hanteert vooral op het economische vlak, iets minder op ecologisch vlak, benadert u vrij eng vanuit de NMBS als exploitant en op dit ogenblik ook nog steeds als de eigenaar van de infrastructuur. Wij pleiten ervoor dat men, zoals men voor de wegen en de waterwegen heeft gedaan, ook de spoorwegen die op het grondgebied van een Gewest zijn gelegen aan de gewestelijke overheid overmaakt, maar dat men in het kader van de liberalisering de exploitatie, ook voor regionale lijnen, laat uitvoeren door bijvoorbeeld TEC of De Lijn.

Ik denk dat dit veel meer mogelijkheden naar openbaar vervoer in zich zal dragen dan één federaal bedrijf dat hiërarchisch en zeer sterk centraal gestructureerd is. Ik geloof niet dat dit een oplossing is voor toekomst.

06.04 Minister Isabelle Durant: (...)

06.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Daar hebben we nog niet veel van gemerkt. Ik zie dat ik hierin gesteund word door grote namen. Vlaams minister van Mobiliteit, de heer Stevaert, heeft al meermaals gezegd dat dit zeker op de onderhandelingstafel zal komen en dat hij dit wel een logica vindt. Ook de voorzitter van de VLD, de heer De Gucht, vindt dit, zelfs minister Vande Lanotte heeft het mee ondersteund. Ik sta dus zeker niet alleen in deze discussie. Ik denk dat we hierop in de loop van de volgende maanden zeker nog zullen terugkomen.

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

Le **président:** Les questions n^{os} 7989 et 7990 de Mme Karine Lalieux sont reportées. Il en va de même pour la question n° 8500 de M. Willy Cortois. La question n° 8566 de M. Bert Schoofs est retirée. La question n° 8527 de M. Pierre Chevalier est reportée et la question n° 8534 de M. Francis Van den Eynde est également reportée.

07 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de samenstelling van het directiecomité van de NMBS" (nr. A001)

07 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la composition du comité de direction de la SNCB" (n° A001)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, we hebben na de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder, de heer Vinck, enige tijd moeten wachten op de samenstelling van het

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): A court terme, la situation de la SNCB ne changera guère. La reprise de la dette n'interviendra qu'à la fin du mois de décembre 2004 alors que les problèmes se posent aujourd'hui. La SNCB peut évidemment prendre en considération la réglementation à moyen terme mais il en coûte beaucoup d'argent. Il est regrettable que la SNCB ne dispose pas de suffisamment de moyens pour mettre en oeuvre son plan d'investissement.

En ce qui concerne le TGV à destination de l'Allemagne, les investissements seront donc intégralement pris en charge par la Financière TGV.

A l'heure actuelle, la SNCB est encore propriétaire de l'infrastructure. Nous préconisons cependant le transfert des voies situées sur le territoire d'une Région aux autorités régionales tout en attribuant l'exploitation aux TEC ou à De Lijn.

06.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Il me semble que les transports en commun pourraient en bénéficier. Les ministres Stevaert et Vande Lanotte et M. De Gucht sont disposés à aborder cette matière dans le cadre des négociations.

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Après la désignation de l'administrateur délégué, M. Vinck.

directiecomité van de NMBS. Ik weet dat daarover een hele discussie is geweest. Men heeft natuurlijk gediscussieerd op zowel het politieke niveau – het niveau van de regering – als op het niveau van de raad van bestuur.

Ik dacht dat bij de aanstelling van de heer Vinck de samenstelling van het directiecomité ook voor hem persoonlijk een heel belangrijk gegeven was. Ik heb de indruk – maar ik ben natuurlijk niet op de hoogte van alle geheime besprekingen – dat de heer Vinck het voor een groot deel gehaald heeft en dat de politieke invloed die sommige regeringsleden wilden uitoefenen het pleit niet gehaald heeft. Ik heb de volgende vragen aan de minister.

Ten eerste, welke voorwaarden werden er aan de NMBS opgelegd in verband met de samenstelling van het directiecomité?

Ten tweede, beantwoorden alle leden aan deze voorwaarden?

Ten derde, op welke manier valt de aanstelling van 10 – ik heb intussen begrepen dat het er 11 zouden zijn – directeurs te rijmen met de bestaande structuur van de bedrijfseenheden? Betekent dit nu dat er een geheel nieuwe organisatiestructuur voor de NMBS komt? Zo ja, hoe ziet deze structuur er dan uit en kan de structuur zo maar gewijzigd worden? Ik herinner u aan de besprekingen over de wijzigingen van de wet van 1991, waarbij in de memorie van toelichting een verwijzing naar een herstructurering van de NMBS aangebracht is. Hoe ziet die er nu uit? Hoe wordt of werd die gewijzigd naar aanleiding van de samenstelling van de directie?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de wet bepaalt dat het directiecomité van de NMBS samengesteld is uit de gedelegeerd bestuurder en de directeurs-generaal. Het aantal directeurs-generaal wordt bepaald door de raad van bestuur. Het directiecomité wordt voorgezeten door de gedelegeerd bestuurder. De raad van bestuur benoemt de leden van het directiecomité op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en na het advies van het benoemings- en bezoldigingscomité te hebben ingewonnen. Dit laatste moet vooraf een consultatiebureau in human resources dat losstaat van de NMBS hebben geraadpleegd.

Zij worden aangesteld door de raad van bestuur en zij mogen niet de hoedanigheid van bestuurder van de NMBS hebben. Dat is de wet. Alleen volgens deze regels wordt het directiecomité samengesteld. Met inachtneming van de aanstellingsvoorwaarden die vermeld zijn, heeft de raad van bestuur op 27 september 2002 een nieuw directiecomité benoemd. Dit comité bestaat uit de gedelegeerd bestuurder en 10 algemeen directeurs. Aan de voorwaarden met betrekking tot het behoren tot een verschillende taalrol van sommige leden, het vervullen van een voltijdse functie binnen de NMBS of de onverenigbaarheid met bepaalde mandaten of functies is eveneens voldaan.

Tegelijkertijd met de aanstelling van een nieuw directiecomité heeft de raad van bestuur ook de principes vooropgesteld volgens welke het bedrijf in de toekomst zal worden gestructureerd en georganiseerd. U herinnert zich dat in de wet alleen maar een voorstel van organogram in de memorie van toelichting werd gemaakt, maar dit was niet verplichtend.

Overeenkomstig de taakverdeling onder de tien leden en de zes startdiensten van het directiecomité is het nu aan het directiecomité als collegiale structuur om voort in te staan voor een meer gedetailleerde

nous avons dû patienter quelque peu avant la constitution du comité de direction de la SNCB. Des discussions ont eu lieu à cet égard au sein du monde politique et du conseil d'administration.

Quelles conditions ont-elles été posées à la SNCB dans le cadre de la constitution du comité de direction? Tous les membres remplissent-ils ces conditions? De quelle manière peut-on concilier la désignation de onze directeurs avec la structure actuelle des unités d'exploitation? Cela signifie-t-il que la structure de l'organisation de la SNCB sera complètement renouvelée? Dans l'affirmative, quelle sera cette nouvelle structure? Par ailleurs, la structure existante peut-elle être modifiée facilement? L'exposé des motifs de la loi de 1991 fait état d'une restructuration de la SNCB. Qu'en est-il à l'heure actuelle?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Aux termes de la loi, le comité de direction de la SNCB se compose de l'administrateur délégué et de directeurs généraux. Le nombre de directeurs généraux est défini par le conseil d'administration. Le conseil d'administration nomme les membres du comité de direction sur proposition de l'administrateur délégué et sur les conseils du comité de nomination et de rémunération qui s'est préalablement renseigné auprès d'un bureau de consultance en ressources humaines. Dans le respect des conditions de désignation, le conseil d'administration a nommé un nouveau comité de direction le 27 septembre 2002. Ce comité se compose de l'administrateur délégué et de dix directeurs généraux. Les conditions ont été remplies en ce qui concerne l'appartenance à un rôle linguistique différent de certains membres, l'exercice d'une fonction à temps plein au sein de la SNCB ou l'incompatibilité avec des mandats ou fonctions spécifiques. Le conseil d'administration a également défini

structuur op basis van een hergroepering van de bestaande eenheden in een meer beperkt aantal entiteiten. Het directiecomité, de gedelegeerd bestuurder en de raad van bestuur hebben de logica van de wet gevolgd. Bij deze uitwerking zal rekening worden gehouden, én met de doelstellingen die eveneens in de hervorming van 1998 zaten zoals onder meer autonomie, kostenbewustzijn en responsabilisering én met de beginselen vervat in de wet van 22 maart 2002, zoals het behoud van de eenheid van het bedrijf, de transparantie van de financiële en boekhoudkundige informatie en rekening houden met de verplichtingen die voortvloeien uit de implementatie van de Europese regelgeving. Dat is een normaal proces dat in handen lag van de gedelegeerd bestuurder. Hij heeft de rode lijn van de wet gevolgd om dit directiecomité samen te stellen.

les principes qui régiront la restructuration et la réorganisation de la société. L'organigramme qui figure dans l'exposé des motifs n'est pas contraignant. Le comité de direction doit mettre sur pied une structure détaillée sur la base d'un ajustement des unités existantes en un nombre inférieur d'entités. Dans le cadre de ce processus, il sera tenu compte des objectifs de la réforme de 1998 et des principes énoncés dans la loi du 22 mars 2002. A cet égard, d'autres règles européennes encore seront mises en œuvre. L'administrateur délégué a constitué le comité de direction conformément à la loi.

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, mag ik ermee besluiten dat u zegt dat de hervorming die in 1998 werd doorgevoerd met betrekking tot de interne structuur van de NMBS verder wordt doorgevoerd? Dat staat deels in tegenstelling tot de bepalingen van de Memorie van Toelichting van de wijziging van de wet van 1991 wat het concreet aantal bedrijfseenheden betreft. Ik vind het de wereld op zijn kop dat men tien directeurs aanstelt terwijl er nergens sprake is van tien bedrijfseenheden of van een aantal bedrijfseenheden plus een aantal stafeenheden. Men stelt een aantal mensen aan en pas daarna gaat men de verdere administratieve structuur uitwerken. Dat is mij nog niet duidelijk. Ik hoop dat u de commissie daar in de zeer nabije toekomst wat meer inzicht in zult kunnen geven. Hoe zal men dat verder concreet uitwerken? Wat de directeur-generaal betreft die volgens de wet de tweede handtekeningsgerechtigde is, wordt dit gewoon verder uitgewerkt zoals voorzien in de wet? Bestaat daarover geen discussie meer met de gedelegeerd bestuurder inzake de vertegenwoordiging van het bedrijf?

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La réforme de 1998 sera-t-elle poursuivie? C'est le monde à l'envers: dix directeurs sont désignés alors qu'il n'est nulle part question de dix unités d'entreprise. Les nominations précèdent les structures administratives. La fonction de directeur général, le détenteur de la deuxième signature, sera-t-elle pourvue selon la loi? Une discussion est-elle menée à ce sujet avec le directeur général?

07.04 Minister Isabelle Durant: (...) de hiërarchie wat de dubbele handtekening betreft. Het is niet de bedoeling dat er een dubbele handtekening moet komen om koffie te kopen. Het principe van de dubbele handtekening blijft echter bestaan en voor het dagelijks beheer moet hiervoor de hiërarchie worden gevolgd. Dat is niet de taak van de minister, het bedrijf moet de hiërarchie bepalen. Men moet een realistische manier van werken hebben. Het principe staat in de wet en dat wordt gerespecteerd in het kader van de benoeming van het directiecomité.

07.04 Isabelle Durant, ministre: Le principe de la double signature est maintenu. Bien entendu, il ne doit pas être appliqué pour des bagatelles. C'est l'entreprise qui doit définir la hiérarchie, pas la politique.

07.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, in de wet stond niet dat die tweede handtekening diende om te beslissen hoeveel en welke koffie men zou kopen. Ik weet wel dat u dat bedoelt.

07.06 Minister Isabelle Durant: (...)

07.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik meen dat het daar nog niet doorgevoerd is. Men zou dat vanuit de regering kunnen meegeven. Het principe van de tweede handtekening blijft overeind zoals voorzien in de wet. Geldt dat voor alle bevoegdheden die in de wet voorzien zijn?

07.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Les autres compétences prévues par la loi restent-elles inchangées?

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

Le **président**: Chers collègues, je vous rappelle que, conformément au Règlement, chaque intervenant dispose d'environ quatre minutes. Le ministre dispose du même temps de parole. Le respect de cette règle devrait nous permettre de terminer nos travaux dans un délai relativement raisonnable

08 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Neerpelt-Weert" (nr. A002)

08 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service de la ligne Neerpelt-Weert" (n° A002)

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de uitvoering van het tweede bijvoegsel van het tweede beheerscontract. Zolang we niet aan het derde beheerscontract toe zijn, lijkt het mij toch goed om dit bijvoegsel even in herinnering te brengen en dan vooral voor de heropening van zes spoorlijnen, wat werd bestudeerd. Ik heb begrepen dat de NMBS op een bepaald ogenblik de heropening van bijvoorbeeld de lijn Neerpelt-Weert als interessant beschouwde. Ik meen dat dit ook gold voor de lijn Virton-Arlon.

Sindsdien heb ik daarover niets meer gehoord. Ik meen nog steeds dat de heropening van de lijn Neerpelt-Weert geen overbodige luxe is en bovendien zou dit een bijkomende grensovergang met Nederland tot stand brengen. De afstand tussen de overgangen met Nederland in Roosendaal en in Visé-Eisden bedraagt niet minder dan 189 kilometer.

Ik zou aan de minister willen vragen wat de stand van zaken is in dit dossier. Zijn er contacten gelegd met Nederland? Zijn er concrete plannen om die spoorlijn opnieuw in gebruik te nemen? Op welke manier wilt u het structurele onevenwicht aanpakken tussen de grensovergangen van Vlaanderen en die van Nederland met aangrenzende landen?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het tweede bijvoegsel van het tweede beheerscontract van de NMBS bepaalt dat terzake een studie moest worden uitgevoerd. Wat betreft deze lijn zijn de conclusies dat een heropening vrij interessant zou zijn maar het is vooral een kwestie van middelen.

De zaak is anderzijds ook verbonden met de meer algemene problematiek van de IJzeren Rijn die zoals u weet vooral afhangt van de goede wil van de Nederlanders. In het kader van de discussie met de Nederlanders hebben we op het niveau van ambtenaren intensieve onderhandelingen gevoerd met een confrontatie van de verschillende analyses. Deze onderhandelingen vielen evenwel samen met een periode van regeringswissel in Nederland. Wij herbeginnen nu de discussie tussen ambtenaren en later hopelijk ook op hoog niveau om het Memorandum of Understanding te laten uitvoeren. De piste van de juridische garanties wordt daarbij achter de hand gehouden.

Ik ga ermee akkoord dat een net en dus ook de grensovergangen moeten worden gedefinieerd op basis van relevante criteria. Een verhouding per taalgebied heeft weinig zin. Een van de criteria is natuurlijk de lengte van de grenzen, maar ook de echte relaties met steden van de buurlanden zijn van groot belang. Het is voor mij evident dat de overgang tussen Neerpelt en Weert moet worden heropend. Mijn initiatief voor de reizigerslijnen gaat in die richting en dezelfde houding wordt aangenomen in de onderhandelingen met de Nederlanders voor de IJzeren Rijn.

Ik hoop dat de discussie over het volgende beheerscontract ons een

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dans le deuxième avenant au deuxième contrat de gestion, la SNCB considèrerait comme intéressante la réouverture des lignes Neerpelt-Weert et Virton-Arlon.

Qu'en est-il de ce dossier? Des contacts ont-ils eu lieu avec les Pays-Bas? Envisage-t-on concrètement de rouvrir ces lignes? Comment la ministre compte-t-elle résorber le déséquilibre structurel entre les tronçons frontaliers de Flandre et ceux des Pays-Bas avec les pays voisins?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le deuxième contrat de gestion stipulait qu'une étude devait être réalisée en la matière. La réouverture de ces lignes présenterait un certain intérêt mais pour cela, il faut également disposer des moyens nécessaires.

Cette affaire est également liée au dossier du Rhin de Fer dans le cadre duquel des négociations ont encore lieu avec les Pays-Bas.

Les tronçons frontaliers doivent être définis sur la base de critères pertinents tels que la longueur des frontières et les relations avec les villes des pays voisins. Il est évident que le tronçon frontalier entre Neerpelt et Weert doit être rouvert. La discussion relative au prochain contrat de gestion se poursuit et j'espère que nous pourrions dégager davantage de marge dans ce cadre.

beetje ruimte zal opleveren. De discussie vindt echter nog steeds plaats en ik heb vandaag in dit verband geen nieuws.

08.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, drie opmerkingen.

De IJzeren Rijn is in dit dossier zeer belangrijk. Ik vind het wat jammer dat de minister nu stelt nog maar te herbeginnen met de onderhandelingen met de ambtenaren. Vooral gezien de aanwezigheid van een nieuwe minister van Verkeer in Nederland die verklaart totaal niet vooringenomen in dit dossier te zullen handelen, de afspraken tussen België en Nederland te erkennen en open met de gesprekken te willen beginnen, vraag ik u dringend om de besprekingen herop te starten. Goede wil van Nederland, dat is erg weinig wanneer men beschikt over het memorandum of understanding waarin toch duidelijke afspraken werden gemaakt. Wij zijn daar nu toch al een hele tijd voorbij. Ik vraag u dus dringend om zelf te herbeginnen met die onderhandelingen. Eigenlijk heeft dit weinig te maken met de IJzeren Rijn. De Nederlanders willen dit graag koppelen, want zij weten dat als Neerpelt voor personenvervoer wordt heropend, ook goederenvervoer veel gemakkelijker opnieuw op die spoorlijnen kan komen.

Ten tweede. U stelt dat u dat hebt bedongen in het tweede bijvoegsel. Als u echter geen geld hebt uitgetrokken om die lijnen te heropenen, zal er in het derde beheerscontract ook geen sprake zijn van heropening van die lijnen. Dat is toch uw verantwoordelijkheid.

Ten derde. U zegt dat de criteria voor het openen of heropenen van grensovergangen te maken hebben met de relaties tussen steden bijvoorbeeld. Op de lijn Hasselt-Maastricht is er een zeer belangrijke grensovergang met een zeer belangrijke en voor heel het land interessante stad. Ook hier merken wij weer dat de NMBS op geen enkel ogenblik bereid is om lijn 20 in ere te herstellen. Ik stel dus vast dat die criteria slechts worden gebruikt naar gelang van het dossier, als men ze graag wil gebruiken, maar niet objectief in de verschillende concrete dossiers worden gehanteerd.

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

Le **président**: Chers collègues, par courtoisie vis-à-vis des derniers intervenants, puis-je vous demander de respecter le temps de parole qui vous est imparti.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn L55 op het grondgebied Evergem" (nr. A003)
- mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn 55" (nr. A034)

09 Questions jointes de

- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne ferroviaire L55 sur le territoire d'Evergem" (n° A003)
- Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne de chemin de fer 55" (n° A034)

09.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik neem het u niet kwalijk dat u Evergem niet kunt uitspreken, want het ligt inderdaad ver van hier, maar daarom is het nog geen onbelangrijke problematiek.

Mevrouw de minister, ten gevolge van de havenuitbreiding in de Gentse regio ontstond de noodzaak voor het verleggen van spoorlijn L55. Deze

08.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Il est regrettable que l'on ne procède aux discussions avec les fonctionnaires que maintenant. Pourquoi ne pas négocier directement au niveau gouvernemental?

La ministre déclare qu'elle a obtenu tout cela dans le second avenant. Si l'on ne dégage pas de moyens pour la réouverture de ces lignes, il ne sera pas davantage question d'une réouverture dans le troisième contrat de gestion. Selon la ministre, les critères de réouverture des passages frontaliers dépendent souvent des relations entre les villes. La ligne Hasselt-Maastricht en est une bonne illustration. Je dois en conclure que la réouverture éventuelle de certaines liaisons ferroviaires n'est pas toujours fondée sur des critères totalement objectifs.

09.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): L'extension des installations portuaires dans la région de Gand a engendré la nécessité de déplacer la ligne de chemins de fer L55. Or, cette ligne est très importante pour le

spoorlijn is heel belangrijk voor het goederenverkeer, voor de ontsluiting van de Gentse haven en voor de aansluiting op het spoorwegennet. In die zin is het verleggen ervan absoluut noodzakelijk en dringend.

Men is thans gestart met de werken en naar aanleiding daarvan rijzen toch een aantal vragen met betrekking tot de dorpskernen waardoor die spoorweg zal lopen. De grootste problematiek betreft de geluidshinder veroorzaakt door de goederentrafiek, die in de toekomst wellicht en hopelijk zal toenemen. Bovendien is er ook het aspect van de toegankelijkheid. In welke mate zal, als het goederenverkeer intenser zal worden, de toegang tot die dorpskernen meer en meer worden afgesloten?

De buurtbewoners stellen zich vragen en daarom wil ik weten wat nu precies de uitwerking concreet zal zijn van onder andere geluidswerende maatregelen. Het MER-rapport voorziet in de plaatsing van een geluidswerend scherm van 1,5 meter hoog tussen de R4 en de spoorlijn. Dit is uiteraard een belachelijk voorstel: ofwel plaatst men een geluidswerend scherm dat voldoende hoog en voldoende intens moet zijn om die geluidswering daadwerkelijk te kunnen doorvoeren, ofwel plaatst men niets. Een scherm van 1,5 meter hoog is ronduit belachelijk. Daarom stel ik u de volgende vragen.

Ten eerste, ligt het traject dat de spoorlijn L55 zal volgen nu definitief vast? Ten tweede, zal de spoorweg volledig bovengronds verlopen of zal er een insleuving komen ter hoogte van bepaalde overgangen, onder meer ter hoogte van Elslo? Ten derde, zullen er voldoende en efficiënt werkende geluidswerende schermen komen ter hoogte van de wegenovergangen en daar waar de goederentreinen in de buurt van de huizen komen?

09.02 Joke Schauvliege (CD&V): Mijnheer de voorzitter, gelukkig zit ik niet in Everberg of ben ik niet van Everberg, maar wel van Evergem.

Spoorlijn L55 ligt mij inderdaad na aan het hart en ik heb daarover al verscheidene vragen gesteld, ook met betrekking tot de geluidsschermen. Ik maak mij eerlijk gezegd niet veel illusies dat er nu een ander antwoord zal worden gegeven. Het antwoord van de NMBS was telkens dat dit in het MER-rapport staat, maar niet is opgenomen in de vergunning en dat het de AWZ is die moet zorgen voor de nodige geluidswering.

Ik wilde mij toch aansluiten bij de vraag van collega Van Hoorebeke betreffende deze spoorlijn. Als ik mij niet vergis, was de geplande datum voor afwerking van de omlegging van deze spoorlijn december 2002. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat er iets aan de hand is en dat de werken momenteel stilliggen. Er gaan ook geruchten de ronde dat er een gasleiding zou zijn die het verdere verloop van de werkzaamheden zou hinderen.

Daarom wilde ik u vragen wat de timing van de werken is. Wanneer zal die spoorlijn worden gefinaliseerd en klopt het inderdaad dat er een ernstige vertraging is? Een ander pijnpunt is het feit dat er nog heel wat onduidelijkheid bestaat over het aantal goederentreinen dat dag en nacht over die spoorlijn zal rijden. Men beweert de ene keer dat er 's nachts geen goederentrafiek zal zijn, de andere keer dat er 's nachts toch wel een dertigtal treinen zullen rijden. Ik had van u graag een duidelijk overzicht gekregen van hoeveel trafiek er dag en nacht voor spoorlijn 55 zal worden verwacht.

transport de marchandises, pour le désenclavement du port de Gand et pour son raccordement au réseau ferroviaire.

Ces travaux soulèvent des questions concernant les centres ruraux que le rail traversera. Le plus gros problème est le trafic de marchandises qui croîtra probablement à l'avenir comme nous l'espérons. En outre, se pose le problème de l'accessibilité de ces centres ruraux.

Quel effet produiront les mesures d'isolation acoustique? Le rapport d'incidence sur l'environnement prévoit l'aménagement d'un petit écran isolant tout à fait dérisoire de 1,5 mètre de haut.

Le trajet que la ligne ferroviaire L55 suivra est-il définitivement arrêté? Cette ligne sera-t-elle aménagée entièrement en surface? Placera-t-on des écrans suffisants et opérants à la hauteur des croisements routiers ainsi qu'aux endroits où les trains de marchandises passent à proximité des habitations?

09.02 Joke Schauvliege (CD&V): La ligne L55 me tient beaucoup à cœur et j'ai déjà posé de multiples questions à son sujet, notamment concernant les écrans d'isolation acoustique. La SNCB s'est référée chaque fois au rapport d'incidence sur l'environnement et dit que c'est l'AWZ (Administration des voies fluviales et maritimes de la Communauté flamande) qui doit veiller à installer l'isolation requise.

La date prévue pour la fin des travaux était décembre 2002. Je ne peux me défaire de l'impression que quelque chose se trame. C'est pourquoi je voulais vous demander quel était le calendrier des travaux. Est-il effectivement exact qu'un retard important s'est accumulé? Combien de trains de marchandises emprunteront-ils cette ligne de jour et de nuit?

09.03 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Schauvliege, ten eerste, wat het tracéprobleem betreft: lijn 55 wordt omgelegd op vraag van en op kosten van het Vlaamse Gewest. De inbreng van de NMBS is beperkt tot het aanleggen van de spoorweginfrastructuur. Het MER werd uitgevoerd op initiatief van de dienst Administratie Waterwegen en Zeewegen. De stedenbouwkundige vergunning werd gevraagd door en verleend aan diezelfde administratie. De beddingwerken en alle andere infrastructuurwerken worden rechtstreeks door diezelfde dienst uitgevoerd.

De voorkeur van de NMBS gaat, zoals voorgesteld in het oorspronkelijke grondproject, uit naar een oplossing met afschaffing van de overwegen om de wachttijden te vermijden en vooral om de veiligheid van het weg- en spoorwegverkeer te kunnen garanderen.

Ten tweede, wat de problematiek van de geluidshinder betreft, worden in overeenstemming met de afgeleverde stedenbouwkundige vergunning voor de omlegging van de spoorlijn, maatregelen genomen die een maximale beperking garanderen aan de bron, met name door het aanwenden van langgelaste spoorstaven op betonnen dwarsliggers. Daarnaast werden geen geluidsbeperkende maatregelen genomen. De bestaande spoorlijn is nu samengesteld uit korte spoorstaven op houten dwarsliggers, wat heel wat meer geluid veroorzaakt. De huidige en de te verwachten geluidshinder van de R4-weg is hoger dan die van de spoorlijn. Gelet op de bundeling van beide infrastructuurwerken zal de noodzakelijke geluidwerende infrastructuur beoordeeld worden in het kader van de omvorming van de R4-west naar een primaire weg. Uit informatie die werd ingewonnen bij de wegbeheerder van de R4-west, blijkt dat het MER dat in opdracht van de wegbeheerder wordt uitgevoerd, rekening houdt met dat gegeven.

De overeenkomst die tussen de NMBS en het Vlaamse Gewest over de omlegging van lijn 55 werd gesloten, bepaalt dat alle investeringskosten ten laste zijn van het Vlaamse Gewest. De geluidshinder door lijn 55 veroorzaakt werd geëvalueerd in het MER voor de omlegging van die lijn. Bij de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning werd rekening gehouden met de besluiten van het MER.

Dat is de stand van zaken wat het tracé betreft. De kwestie van de geluidshinder is in handen van het Vlaamse Gewest. Tot nu toe heb ik niet veel mogelijkheden om daarover te discussiëren omdat de geluidshinder en de ermee verbonden problematiek van de R4 een discussie is tussen de NMBS en het Vlaamse Gewest.

09.04 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mevrouw de minister, enkel wat de geluidsproblematiek betreft, is het inderdaad zo dat die aangelegenheid niet beperkt wordt tot de NMBS omdat de aanleg van spoorlijn 55 moet worden gezien in relatie tot de ontwikkeling van de R4, die zeker voor de leefbaarheid van de dorpskernen van Evergem en Ertvelde, maar ook voor Wondelgem en verder, een zeer zware belasting zal vormen voor de leefkwaliteit van die dorpskernen.

Mevrouw de minister, u schuift de bal toe naar het Vlaamse Gewest. Ik neem aan dat dit zo kan worden aanvaard, maar ik verzoek u, gezien uw bevoegdheid inzake de NMBS, deze laatste duidelijke signalen te zenden om ook vanuit hun optiek erover te waken dat de gewestproblematiek als een geheel wordt benaderd en dat de gewesten terzake een inbreng kunnen hebben, hetgeen in de toekomst belangrijk kan zijn voor de leefkwaliteit van de leefgemeenschap rond de R4 en de spoorlijn.

09.03 **Isabelle Durant**, ministre: La ligne 55 est détournée à la demande, et donc également aux frais, de la Région flamande. La SNCB se charge uniquement de l'installation de l'infrastructure ferroviaire. L'étude d'incidence sur l'environnement a été effectuée sur l'initiative de l'administration flamande "Waterwegen en Zeewegen", qui a également demandé et obtenu le permis d'urbanisme.

La SNCB souhaite réduire les temps d'attente en supprimant les passages à niveau. Des mesures sont prises en vue de limiter les nuisances sonores au maximum. Les nuisances sonores actuelles – et futures – dues à la circulation sur le R4 sont supérieures aux nuisances engendrées par la ligne de chemin de fer. L'étude d'incidence sur l'environnement tient compte du fait que l'infrastructure antibruit sera examinée dans le cadre de la transformation du R4 en une route primaire.

09.04 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Le problème des nuisances sonores ne se limite pas à la SNCB, car l'aménagement de la ligne 55 doit être envisagé dans le cadre du développement ultérieur du R4. La ministre se contente de renvoyer le problème à la Région flamande. Je demande à la SNCB de bien se rendre compte du fait que la contribution des Régions sera considérable.

09.05 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Van Hoorebeke, het is geenszins mijn bedoeling de hete aardappel door te schuiven naar het Vlaams Gewest, hoewel dat formeel wel het geval is.

Wat de geluidshinder betreft, kan ik u garanderen dat ik in de mate van mijn bevoegdheden dezelfde verdediging zal opzetten dan dat het geval was voor de tunnel Schuman-Josaphat. Ook voor dat tracé rezen er heel wat vragen van de buurtbewoners, van de Gewesten en van de gemeenten, meer bepaald omtrent eventuele trillingen.

Het is noodzakelijk dat terzake ernstige studies worden verricht, teneinde de beste bescherming te garanderen voor de omwoners. Dit wordt niet beschouwd als een spelletje. Op formeel vlak is het vooral een aangelegenheid die behoort tot de Gewesten, maar ik zal helpen op welke niveau ik kan, ter bestrijding van het probleem van de geluidshinder.

09.06 **Joke Schauvliege** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik kreeg nog geen antwoord op mijn vragen.

Mevrouw de minister, u beantwoordde wel mijn eerste vraag, maar niet mijn vraag omtrent de timing en het aantal treinen dat zal worden ingezet.

09.07 Minister **Isabelle Durant**: Voor het bouwrijp maken van de bedding door het ministerie van het Vlaamse Gewest werd de einddatum gepland 28 februari 2003. Op basis van de huidige gegevens wordt de geactualiseerde planning gerespecteerd. Een coördinatievergadering is gepland voor eind oktober om de actualisering te garanderen. De aanleg van de spoorinfrastructuur door de NMBS is gepland van 1 maart 2003 tot 30 september 2003. Ziedaar de twee belangrijkste data.

Momenteel rijden er dagelijks achttien treinen over de lijn. Men kan ervan uitgaan dat dit aantal zal vermeederen door het toenemend havenverkeer ingevolge de aanleg van het Kluizendok.

09.08 **Joke Schauvliege** (CD&V): Mevrouw de minister, komt er ook 's nacht goederenverkeer over de spoorlijn?

09.09 Minister **Isabelle Durant**: De lijn wordt gesloten omstreeks 20.00 uur en wordt heropend omstreeks 05.00 uur.

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

Le **président**: La question n° A020 de M. Daan Schalck est reportée à une date ultérieure.

10 **Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de studie in verband met de nieuwe HST-terminal" (nr. A029)**

10 **Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'étude sur le nouveau terminal TGV" (n° A029)**

10.01 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijn vragen waren vorige keer aan mekaar gekoppeld, omdat zij allebei over de luchthaven gingen, maar nu heb ik toch twee aparte vragen omdat er één heel concreet en kort is.

09.05 **Isabelle Durant**, ministre: Il n'entre nullement dans mes intentions de renvoyer la balle dans le camp de la Région flamande. Une étude sérieuse, évaluant correctement la nuisance subie par les riverains, doit être réalisée. Formellement, cette compétence ressortit à la Région flamande, mais j'apporterai ma contribution là où cela se révélera nécessaire.

09.06 **Joke Schauvliege** (CD&V): Est-il également question de transport de marchandises de nuit?

09.07 **Isabelle Durant**, ministre: La date ultime pour l'achèvement des travaux de préparation de l'assise de la voie par la Région flamande a été fixée au 28 février 2003. Quant aux travaux d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire par la SNCB, ils sont programmés entre le 1^{er} mars et le 30 septembre 2003. Actuellement, 18 trains empruntent chaque jour la ligne. Ce nombre augmentera sans aucun doute encore.

09.09 **Isabelle Durant**, ministre: La ligne ferme à 20 heures et est rouverte à 5 heures.

10.01 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le 17 juillet, la ministre annonçait que pour le mois d'octobre une étude concernant le site du nouveau terminal TGV serait

Ik zal beginnen met de vraag over de HST-terminal.

Mevrouw de minister, wij hebben op 17 juli een debatje gehad over de nachtvluchten en de HST-terminal. U hebt toen aangekondigd dat er tegen oktober een studie zou zijn afgerond in verband met de inplanting van het nieuwe HST-station. Komt dat station in de buurt van Schaarbeek of komt er een tweede terminal in het Zuidstation? Ik had graag van u vernomen wat de stand van zaken is. Kunt u meedelen door wie deze studie werd uitgevoerd en hoever deze instantie met haar werkzaamheden staat? Werd de studie inmiddels afgerond? Wat is het precieze voorwerp van deze studie en wie – uw diensten of de NMBS – heeft de kosten gedragen? Wanneer kan de inhoud ervan kenbaar worden gemaakt aan en besproken in het Parlement? Welke conclusies hebt u uit de studie getrokken?

Ik stel die laatste vraag omdat het moment waarop de studie klaar is, misschien verschilt van het moment waarop die door de regering naar buiten wordt gebracht. Ik zou willen weten wanneer de regering met deze studie naar buiten zal komen.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal eerst een kort antwoord geven op de concrete vragen.

De studie bevat in het kader van de opdracht onder andere een analyse van de opportuniteit van een nieuwe terminal, de vergelijking van mogelijke locaties, een raming van de vereiste ingrepen op de diverse verkeersnetwerken, een raming van investerings- en exploitatiebudgetten en een raming van de mogelijke effecten op mobiliteit en stedelijke activiteiten.

De studie wordt uitgevoerd door de tijdelijke vereniging *Stratec Aménagement rand Europe*. De bouwheer van deze opdracht is de federale overheid van Mobiliteit en Vervoer, directie Werken met federale financiering. De kosten van deze studie komen dus op het budget van de Staat. Een begeleidingscomité superviseert de studie en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale staten, het Brussels Gewest, de NMBS, de erbij betrokken gemeenten, de MIVB en de Haven van Brussel. De studie is bijna afgerond. Een voorstel van eindrapport zal – hoop ik – in de komende weken worden voorgesteld. Ik zal mijn conclusies trekken op basis van dit rapport, dat nog niet helemaal is afgerond.

10.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik hoor dat de studie toch bijna is afgerond. Ik hoop in elk geval dat u die onmiddellijk zult bestuderen en een standpunt zult bepalen en dat deze zaak geen maanden vooruit wordt geschoven. Ik hoop dat u ons stipt op de hoogte houdt van de evolutie in die zaak. Zodra de studie klaar is, hoop ik – als lid van het Parlement – daarvan een kopie te kunnen verkrijgen. Ik hoop dat u ons op de hoogte houdt en het Parlement zo snel mogelijk in kennis stelt van de conclusies van de begeleidingscommissie en van uzelf.

finalisée. Cette étude est-elle entre-temps terminée? Qui l'a réalisée et qui l'a financée? Le contenu de cette étude sera-t-il discuté au sein de cette commission? Quand les résultats seront-ils rendus publics?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'étude comporte une analyse d'opportunité du nouveau terminal, la comparaison des sites possibles, une estimation des interventions à réaliser sur les divers réseaux de circulation, une estimation des budgets d'investissement et d'exploitation et une estimation de l'incidence éventuelle sur la mobilité et sur les activités urbaines. L'étude est réalisée par le bureau *Stratec Aménagement Rand Europe*. Le maître de l'ouvrage est la direction Travaux du ministère de la Mobilité et des Transports. Les coûts seront donc supportés par le gouvernement fédéral. Un comité d'accompagnement composé de représentants du gouvernement fédéral, de la Région bruxelloise, de la SNCB, des communes, de la STIB et du port de Bruxelles, supervise l'étude. L'étude est presque finalisée. Dans les prochaines semaines, une proposition et un rapport final seront rédigés. Ensuite, je tirerai les conclusions nécessaires.

10.03 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): J'espère que la commission sera étroitement informée de l'évolution de ce dossier.

Ik zal dit probleem zeker volgen, maar ik wil u liefst niet meer ondervragen. Mevrouw de minister, ik hoop dat u ons zelf zo vlug mogelijk in kennis stelt eerder dan dat wij over een maand opnieuw afspraak moeten geven voor een volgende vraag. Ik blijf in elk geval met belangstelling naar deze studie uitkijken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de problematiek van de nachtvluchten en de isolatie van de woningen in de nabijheid van de luchthaven" (nr. A030)

11 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème concernant les vols de nuit et l'isolation des habitations aux abords de l'aéroport" (n° A030)

11.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn tweede vraag gaat over de concentratie van de nachtvluchten boven de noordrand. Het is niet de eerste keer dat wij u daarover ondervragen, maar er zijn enkele evoluties en vaststellingen. Een aantal beloften die u hebt gedaan, is intussen niet nagekomen.

Als we de cijfers van de nachtvluchten bekijken dan is er toch wat meer aan de hand dan wat u liet uitschijnen in het verleden. U hebt op een gegeven moment gezegd – in maart of in juni – dat het niet zo dramatisch was; 80% vloog immers al over de noordrand. Maar, als we de cijfers vergelijken van 1999 dan zien we dat toen nog maar 45% van de opstijgende vliegtuigen over de noordrand vloog en 55% boven de zuidrand. Wanneer men dat systematisch vergelijkt met 2001 is dat foutief omdat men precies in 2001 al is gestart met het concentreren van vluchten. Toen is men naar een verhouding gegaan van 33% in de zuidrand versus 67% in de noordrand. Het is dus de facto allemaal begonnen in 2001. Toen is er een enorme ommezwaai geweest in de richting van het noorden.

In elk geval, mevrouw de minister, heeft Kortenbergh intussen kunnen bekomen dat de concentratie van de landingen pas zou gebeuren nadat de isolatie zich heeft voltrokken, maar dat is niet het geval in de noordrand. In de noordrand wil men onmiddellijk gaan concentreren, hoewel de isolatie pas begint in 2004, zoals u zelf hebt gezegd. Dat is 3 jaar nadat de concentratie is begonnen en bovendien duurt die isolatie nog eens 5 jaar. We zitten ondertussen 8 jaar verder inzake de concentratie. Dat is een heel verschil met de behandeling van Kortenbergh. Dit is een beleid van twee maten en twee gewichten.

Ten derde zou ik het willen hebben over de routes. De eigenlijke route, de geoptimaliseerde route, is nu vastgelegd. Dit is echter gebeurd zonder inspraak van de betrokken regio. De betrokken regio is tot op heden ook in het ongewisse gelaten. Ik lees in het principeakkoord tussen de verschillende regeringen gesloten op 16 juli 2002 dat er wel een impactstudie zou gebeuren naar die zogenaamde geoptimaliseerde route. Deze impactstudie zou echter geen opschortende voorwaarde zijn voor die route. De impactstudie moest op dat moment nog gebeuren. Ondertussen is die impactstudie gebeurd en op 15 augustus zou ze ten laatste moeten meegedeeld zijn. Ik had daar graag een kopie van gehad.

Ondertussen zou de route vastliggen, maar het merkwaardige is dat ze nog niet bekendgemaakt is. Mevrouw de minister, op 17 juli hebt u gezegd dat, wat de routes betreft, er informatie zou komen vanaf september of oktober. namelijk bij de aanvang van het nieuwe

11.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Récemment, il y a eu du nouveau dans le dossier de la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles. La ministre n'a pas respecté une série d'engagements qu'elle avait pris.

La concentration des vols nocturnes survolant la périphérie nord a commencé en 2001. Si nous comparons les chiffres actuels avec ceux de 1999, on constate un glissement important.

Kortenbergh a obtenu que la concentration des atterrissages n'ait lieu qu'après l'achèvement de l'isolation. Dans la périphérie nord, on voudrait concentrer ces vols immédiatement alors que l'isolation ne débutera qu'en 2004 et prendra cinq ans. Dans ce dossier, on applique donc une politique des deux poids, deux mesures.

La route optimisée a été définie sans que la région concernée ait eu voix au chapitre. La ministre pourrait-elle me faire parvenir une copie de l'étude d'incidence consacrée à cette route optimisée?

La route a été définie mais elle n'a pas encore été rendue publique. La campagne d'information de la BIAC sur les routes et les projets d'isolation qui a été annoncée se fait attendre. Je souhaiterais obtenir dès que possible une copie des plans de vol. Les pilotes devraient négocier de nombreux virages si bien qu'ils ne pourraient décoller rapidement mais devraient

parlementaire jaar. Tot op heden is daar nog niets van terechtgekomen. Dat betreft dan de isolatieprojecten. Verder zou voor de zones zelf een informatiecampaigned worden opgezet in september in verband met de routes. Dit zou grotendeels georganiseerd worden door BIAC. Vanaf september of oktober zouden de bevolking en de gemeenten dus op de hoogte gesteld worden wat de isolatieprojecten en de routes betreft. Welnu, ik als parlamentslid weet nog steeds niet waar we aan toe zijn. Er bestaan wel allerlei geruchten. Bepaalde mensen hebben de route kunnen zien, maar een kopie van de plannen bemachtigen lijkt onmogelijk. Ik heb wel begrepen dat men allerlei bochten maakt. Uiteindelijk zou men zelfs dwars over de dorpskern van de gemeente Meise vliegen. Ik had daar graag snel uitsluitel over gekregen. Ik zou die kaarten dan ook snel willen bekomen. Ik zou u willen vragen, mevrouw de minister, om die kaarten zeker aan de parlamentsleden bekend te maken. Ik heb ook begrepen dat men een bocht zou willen maken met allerlei kronkels waardoor men, in tegenstelling met wat u in het verleden heeft gezegd, niet snel kan opstijgen maar lange tijd laag moet blijven vliegen om al die bochten te kunnen realiseren. Dat is toch ook allemaal zeer vreemd.

Ik kom tot mijn concrete vragen: waarom wordt een verschillend beleid gevoerd voor Kortenbergh en voor de noordrand?

Ten eerste, waarom wordt er in de noordrand niet gewacht tot het isolatieprogramma is uitgevoerd? Vanaf wanneer start het isolatieprogramma in Kortenbergh en hoelang zal dit duren? Is er financieel een gelijkaardige regeling als ten aanzien van de noordrand? Draagt ook BIAC de kosten? Bedraagt de vergoeding voor de bewoners overal 100%? Vanaf wanneer start het isolatieprogramma in de noordrand en hoelang zal dit duren? Waarom is er een verschil met de regio Kortenbergh?

Ten tweede, wanneer start de informatiecampaigned voor de bevolking die u had voorzien voor september 2002? Wanneer zijn de kaarten ter beschikking? Hebben het gemeentebestuur en de parlamentsleden nog enige inspraak? Wat is het gevolg van de impactstudie? Werden de gemeentebesturen betrokken bij de vastlegging van deze routes? Zijn er nog correctiemogelijkheden? Wanneer worden de routes definitief? Kan de minister de commissieleden vooraf of tijdens de behandeling van deze vraag de voorlopige kaarten bezorgen? Zo neen, waarom niet want vooraf is dat niet gebeurd. Ik hoop dat ik de routes vandaag krijg.

Ten derde, wat zal de minister ondernemen om de geluidsnormen tijdens de nacht beter te doen respecteren? Er zijn ondertussen allerlei metingen geweest die onrustwekkend waren. Er is ook een specifieke meting geweest door de milieupolitie en de milieu-inspectie van Vlaams-Brabant. Heeft BIAC tegen 24 oktober aangemaakt een actieplan op poten te zetten? Anders zou de milieuvergunning worden ingetrokken met alle gevolgen van dien. Kan de minister meedelen welke sancties er de afgelopen maanden werden opgelegd inzake de geluidsovertredingen 's nachts? Stemmen de metingen in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant overeen met de bevindingen van BIAC zelf? Zal BIAC tegen 24 oktober een actieplan kunnen voorleggen?

Tot slot, ik heb begrepen dat de metingen die door de provincie Vlaams-Brabant werden opgedragen betrekking hebben op gebieden buiten de geluidscontouren waar men de vliegtuigen wil laten vliegen 's nachts. Wil dat zeggen dat men binnen de contouren veel hoger en veel luider lawaai mag produceren dan buiten de contouren? Hoe gaat u daar iets aan doen? Hoe gaat u ervoor zorgen dat bepaalde normen binnen de contouren worden gerespecteerd?

continuer à voler longtemps à basse altitude.

Pourquoi le nord de la périphérie et Kortenbergh ne sont-ils pas traités de la même manière? Quand les travaux d'isolation débiteront-ils dans ces deux endroits et combien de temps dureront-ils? Un règlement financier identique a-t-il été fixé?

Quand débutera la campagne d'information à l'attention de la population? Quand pourrons-nous disposer des cartes? Pourquoi ne les avons-nous d'ailleurs pas encore reçues? Quelles suites seront-elles données à l'étude d'incidence? Les communes et les parlementaires ont-ils encore voix au chapitre?

Quelles mesures prendrez-vous pour mieux faire respecter les normes acoustiques pour les vols de nuit? Toute une série de mesures récentes étaient alarmantes. Quelles sanctions ont-elles été infligées au cours de ces derniers mois? La BIAC aura-t-elle mis au point son plan d'action d'ici au 24 octobre?

Les normes en matière de nuisances sonores sont-elles différentes pour les vols à l'intérieur du périmètre et pour ceux à l'extérieur? Comment la ministre veille-t-elle au respect des normes?

11.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Laeremans, u weet dat de federale regering, de Vlaamse regering en de regering van het Brusselse Gewest in het principeakkoord van februari 2002 geopteerd hebben voor het baangebruik op de luchthaven van Brussel Nationaal voor het "stable runway concentrate concept model". Ter herinnering, op termijn zullen alle vertrekken geschieden op de 25R en alle landingen op de 25L. De regeringen hebben zich akkoord verklaard met een gefaseerde omschakeling in baangebruik naar dit "stable concentrated model" mits een impactstudie aantoont dat de omschakeling, al dan niet via een tussenstap, geen nieuwe gehinderden en geen zwaardere belasting voor de actueel gehinderden veroorzaakt ten opzichte van het reëel contour 2001. Deze impactstudie werd tijdens de zomermaanden gerealiseerd door de KU Leuven en heeft aangetoond dat er voor de noordrand slechts een minieme overlast voor 14 inwoners van Herent zal zijn, hetgeen een invoering van de concentratie voor de vertrekken rechtvaardigt.

Het isolatieprogramma gaat van start in 2004 nadat alle Europese aanbestedingsprocedures zijn afgerond volgens het principe dat de zwaarst getroffen zones eerst zullen worden geïsoleerd.

Het niet uitgesloten is dat tegelijkertijd in verschillende gemeenten met de werken gestart zal worden. De concrete uitvoering van de werken alsook de timing zal in samenspraak met de gemeentebesturen worden afgesproken. Dit geldt zowel voor Kortenberg als voor de gemeenten van de noordrand. Uiteraard geldt dezelfde financiële regeling voor alle inwoners binnen de geluidscontouren van het isolatieprogramma. Een geluidsheffing geheven door BIAC ten laste van de vliegtuigmaatschappijen zal de kosten dekken.

De financiering van het isolatieprogramma wordt naar gelang van de geluidszone binnen de contouren van zone 4 voor 15%, binnen zone 3 voor 10% en voor de twee binnenste zones voor 0% gedragen door de eigenaar.

Wat de invoering van de nieuwe routes betreft, zal de bevolking via verschillende kanalen nogmaals geïnformeerd worden. Wat de informatiebrochure over het isolatieprogramma betreft, deze zal vrijgegeven worden op het ogenblik dat de kaarten voor de geluidscontouren definitief vastliggen. Momenteel worden de geluidscontouren geprojecteerd op de kadastrale kaarten en probeert men alle individuele eigenaars te identificeren. Gelet op de uitgebreidheid van het programma, mogen we niet vergeten dat er 13.000 inwoners bij betrokken zijn. Dit is dus een vrij omslachtig werk. Dit kan niet op een superficiële manier gedaan worden. Alle kaarten zullen vrijgegeven worden zodra de definitieve berekeningen klaar zijn. Tegen begin november zou dit rond moeten zijn. Er is een kleine vertraging, maar mijn voorkeur gaat uit naar een precieze aanpak, zelfs indien dit een kleine vertraging oplevert.

De routes werden uitgetekend door de Nederlandse consultant AAC. Daarna werden zij aangepast en bijgewerkt door Belgocontrol en het directoraat-generaal van de Luchtvaart en voorgelegd aan de groep Probru.

Mag ik er ook nogmaals op wijzen dat, wat de vastlegging van de routes betreft, er voor de eerste maal een globale benadering plaatsvond, rekening houdend met het algemeen belang. De route vertrekkende van de 25R werd reeds gepubliceerd in de AIP. De andere vertrekroutes werden reeds afgedrukt en zullen op het einde van deze maand verschijnen.

11.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les gouvernements wallon, flamand et fédéral se sont mis d'accord pour procéder à un transfert progressif vers le *stable concentrated model* étant donné que l'étude démontre que ce système n'engendrera pas de nuisances supplémentaires. L'étude menée par la KU Leuven a démontré que dans le nord de la périphérie, quatorze habitants d'Herent subiront des nuisances minimales, ce qui justifie l'instauration de la concentration des décollages.

Le programme d'isolation débutera en 2004 après que toutes les procédures d'adjudications européennes auront eu lieu. Les zones les plus gravement touchées seront les premières à être isolées.

Les travaux débuteront éventuellement simultanément dans plusieurs communes, en accord avec ces dernières. En fonction du périmètre de nuisances sonores dans lequel une personne réside, elle devra prendre en charge 0, 10 ou 15% des travaux d'isolation. Une taxe sur le bruit sera perçue à charge des compagnies aériennes, ce qui permettra de couvrir les coûts.

La population sera informée par le biais de différents canaux de l'ouverture de nouveaux couloirs. La brochure d'information sur les programmes d'isolation sera distribuée lorsque les périmètres de nuisances sonores seront définitivement fixés. Il s'agit d'un travail de longue haleine étant donné que 13.000 habitants sont concernés. Les couloirs seront établis par la société de consultance néerlandaise AAC et ils seront ensuite adaptés par Belgocontrol et le directeur général de l'administration de l'aéronautique. Ils seront ensuite présentés au groupe Probru. Pour la première fois, les couloirs seront fixés globalement. Les couloirs de décollage seront disponibles au plus tard à la fin de ce mois.

Mes compétences fédérales recouvrent les normes liées à la

Mijn federale bevoegdheid strekt zich uit tot de normen in verband met het brongeluid en de geluidskarakteristieken van de individuele toestellen die 's nachts gebruikt worden, evenals het totale volume van het nachtelijke vliegtuiggeluid per zomer- en winterseizoen. Deze aspecten worden nauwlettend in de gaten gehouden door BIAC in samenwerking met de slotcoördinator. Ik ben niet bij machte u de resultaten van de metingen in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant te geven, nog minder om ze te vergelijken met deze uitgevoerd door BIAC. Hiervoor moet ik u verwijzen naar de bevoegde regionale instanties.

In antwoord op uw vraag betreffende het actieplan van BIAC dat op 24 oktober moet worden voorgelegd, kan ik enkel zeggen dat BIAC de voorbije twee jaar heeft meegewerkt aan een concreet en globaal actieplan voor de bestrijding van het geluid in samenwerking met de regeringen en overheden. Ik neem dan ook aan dat BIAC in de omstandigheden waarvan sprake op de vraag zal ingaan.

11.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik hoop dat die impactstudie in elk geval wordt meegedeeld want uw antwoord is bevreemdend. U zegt dat voor de noordrand de overlast maar miniem zal zijn. U hebt het over 14 inwoners van Herent. Ik weet niet, mevrouw de minister, of u dat antwoord geïnfomeerd hebt, want dat is onmogelijk. Herent is gelegen vlakbij Leuven en is helemaal niet gelegen in de noordrand. Het heeft daar niets mee te maken. Dat heeft waarschijnlijk met de landingsroute van Kortenberg te maken. Ik denk dat uw diensten u dus volledig verkeerd geïnformeerd hebben. Ik ben ten zeerste benieuwd wat de inhoud is van die impactstudie voor de noordrand, want uw antwoord slaat eigenlijk nergens op. Die veertien inwoners van Herent, daar kan ik helemaal niets mee doen. Als parlamentslid vraag ik u uitdrukkelijk mij zo snel mogelijk in kennis te stellen van die impactstudie.

Voor het overige stel ik vast dat de politiek van twee maten en twee gewichten blijft. In Kortenberg wenst u eerst te isoleren en later na de isolatie pas te concentreren, terwijl u dat in de noordrand niet doet. Ten derde, zegt u dat de bevolking nogmaals zal worden geïnformeerd. Ze is eigenlijk nog niet geïnformeerd door de overheid. Enkel de pers heeft de bevolking geïnformeerd, maar de overheid heeft tot nu toe geen enkele campagne op touw gezet om de bevolking te informeren. Nu kondigt u dit aan voor november. Ik had graag geweten op welke wijze u de mensen gaat informeren. Gaat u via de gemeentebesturen alle mensen van al die gemeenten behoorlijk inlichten, of gaat u dat door de gemeentebesturen laten doen op uw kosten? Ik had graag geweten op welke wijze die informatie gebeurt. Dat is dan een bijkomende vraag, mevrouw de minister. Hoe gaat u concreet die informatie begin november laten gebeuren? Ten laatste, wat de kaarten betreft zegt u dat de routes in het AIP afgedrukt zijn. Ik heb dat AIP nog niet kunnen bekijken, maar ik had als parlamentslid graag zicht gehad op de kaarten. De routes en de kaarten, bedoelt u daarmee hetzelfde? Kan u, als minister, mij nu al inlichten over de juiste kaarten met die definitieve geoptimaliseerde routes? Dat is dan een tweede bijkomende vraag. Mijn eerst bijkomende vraag is: hoe zal u de bevolking concreet informeren? Hoe zal dat in de praktijk gebeuren? Mijn tweede bijkomende vraag is: kan u mij die kaarten, mits ze bestaan, nu al laten zien, of kan ik die ergens bekijken?

11.04 Minister Isabelle Durant: Ik heb gezegd om mij step by step te laten werken. Eerst zijn de kaarten aan de orde en die moeten precies zijn. Ik zeg dus absoluut niets over de kaarten vandaag. Dat is niet

source de bruit, aux caractéristiques sonores des appareils qui volent de nuit et au volume sonore des avions pendant la nuit en hiver et en été. La BIAC et le coordinateur des slots veillent scrupuleusement à ce que toutes ces normes soient respectées. Seules les instances régionales sont habilitées à communiquer des chiffres. Au cours des deux dernières années, la BIAC a collaboré à un plan d'action concret et global et je présume qu'elle tiendra compte de votre question.

11.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): J'espère que le contenu de cette étude d'incidence nous sera rapidement communiqué car la réponse est erronée. La ministre évoque le cas d'Herent alors que cette commune ne se situe absolument pas dans le nord de la périphérie.

Pour le reste, on applique une politique de deux poids, deux mesures. Ainsi, à Kortenberg on isole d'abord et on concentre ensuite alors que ce n'est pas le cas pour le nord de la périphérie.

En outre, la ministre indique qu'elle informera la population. Comment compte-t-elle procéder? Par le biais des administrations communales? Pourrait-elle également me fournir des renseignements sur les cartes exactes sur lesquelles figure le tracé optimisé des couloirs définitifs?

11.04 Isabelle Durant, ministre: Les cartes ne sont pas encore achevées et je ne puis donc pas

afgerond. Dat is nu in voorbereiding. Ten tweede, inzake de wijze waarop de mensen geïnformeerd worden, moet ik eerst over de informatie beschikken voordat kan worden nagegaan hoe ze geïnformeerd moeten worden. Ik zal step by step te werk gaan: eerst moeten de kaarten rond zijn en vervolgens zal de informatie georganiseerd worden in samenwerking met de gemeenten.

11.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): In feite weten we heel weinig meer, concreet weten we in feite niets meer. Hopelijk, mevrouw de minister, bezorgt u mij niettemin die impactstudie.

11.06 Minister Isabelle Durant: (...) de rest zal worden gegeven als het klaar is.

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

12 Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 62" (n° A074)

12 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "lijn 62" (nr. A074)

12.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, le 15 décembre prochain, la ligne 162 sera délestée de son trafic marchand au profit de la ligne Athus-Meuse. Cette réouverture aura inévitablement des conséquences sur la valorisation de l'exploitation de la ligne voyageurs 162 reliant Bruxelles à Luxembourg.

Dans cette perspective pourriez-vous me signifier premièrement la capacité ferroviaire que ce délestage fournira sur le tronçon Namur-Luxembourg ainsi que les conséquences de ce délestage sur les horaires et la fréquence des trains voyageurs empruntant dorénavant la ligne 162?

Ma deuxième question concerne le phasage des travaux qui sont ou seront entrepris dans l'optique d'une réduction du temps de parcours entre les deux capitales? A titre d'exemple, il est à constater une décélération de plus de 50km/h de la vitesse des trains internationaux aux abords des gares de Gembloux, Ciney, Jemelle. La SNCB avance depuis des années l'argument de la vétusté des aiguillages sans pour autant procéder aux travaux permettant un maintien des vitesses. Pouvez-vous nous rendre compte des travaux d'infrastructure et d'entretien qui seront précisément menés aux abords de ces trois gares ainsi que sur le tronçon Libramont-Jemelle qui lui aussi nécessite un ralentissement des différents convois.

Ma troisième question a trait à l'état d'avancement de vos pourparlers avec votre homologue luxembourgeois en attente d'une véritable collaboration pour la valorisation de l'axe européen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Est-il exact que le Grand-Duché est d'accord de collaborer à la modernisation de cette ligne pour un montant d'au moins six milliards de francs belges; c'est en tout cas ce qui se dit dans notre région.

Voilà, Monsieur le président mes différentes questions concernant la ligne 162.

12.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, d'abord une mauvaise nouvelle ou pas très bonne, à savoir qu'en première instance il n'est prévu de faire circuler sur l'axe Athus-Meuse

vous les montrer aujourd'hui. Je souhaite d'abord obtenir les informations avant de prendre une décision quant à la façon dont la population pourra être informée, en collaboration avec les communes.

11.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La ministre peut-elle déjà nous transmettre l'étude d'incidence?

11.06 Isabelle Durant, ministre: Je le ferai dès qu'elle sera clôturée.

12.01 Joseph Arens (cdH): Op 15 december aanstaande wordt het vrachtovervoer op lijn 162 afgeleid naar de lijn Athus-Meuse. Welke gevolgen zal die aftakking hebben voor de capaciteit op het baanvak Namen-Luxemburg, en voor de dienstregeling en de frequentie van de reizigerstreinen op lijn 162?

Daarnaast blijkt dat de internationale treinen ruim 50 km/h trager rijden in de buurt van de stations van Gembloux, Ciney en Jemelle, zeggend wegens de slechte staat van de wissels. Kan u ons tekst en uitleg geven over de infrastructuur- en onderhoudswerken die in de nabijheid van die drie stations en op het baanvak Libramont-Jemelle worden uitgevoerd, precies opdat de treinen hun normale snelheid zouden kunnen halen?

En ik heb nog een derde vraag: klopt het dat het Groothertogdom Luxemburg bereid is mee te werken aan de modernisering van de Europese as Brussel-Luxemburg-Straatsburg, en daar ten minste zes miljard BEF voor veil heeft?

12.02 Minister Isabelle Durant: Het is de bedoeling dat slechts een deel van de treinen die op de lijnen

qu'une partie des trains circulant sur l'axe 161/162 et il n'est donc pas prévu de modification substantielle au service de trains de voyageurs.

Par contre, de meilleures nouvelles, à savoir, le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB prévoit, réparti sur l'ensemble de la période, un montant global de 367 millions d'euros pour la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg dont 83,6 millions d'euros pour permettre une augmentation de vitesse. La vitesse actuelle est de 130 km/h, l'objectif est 160 partout en tout cas où la topographie des lieux le permet.

Les implications de ce relèvement de vitesse sont évidemment nombreuses. Il faut à la fois procéder à l'augmentation de la qualité de la voie, la réalisation d'assainissements nécessaires à la plate-forme, l'élargissement de l'entre-voies, la modernisation de la signalisation, l'adaptation des caténaires, le renouvellement des ouvrages d'art et des rectifications de courbes. Il est à noter que le plan d'investissement 2001-2012 ne prévoit aucune modification substantielle de tracé pour la ligne 162. Seules des rectifications de courbes sont nécessaires pour autoriser l'augmentation de vitesse dont je viens de parler.

L'augmentation de la vitesse de référence de l'axe entraînera des diminutions de temps de parcours de 8 minutes avec l'IC-J, entre Bruxelles-Luxembourg et la frontière et, de 10 minutes pour les trains internationaux, voire plus en cas d'utilisation de trains pendulaires. Ces derniers représentent une opportunité qui n'a pas beaucoup fait l'objet d'investigations. Cependant, nous savons pertinemment qu'ils représentent un gain de temps.

Concernant l'état d'avancement des pourparlers entre la Belgique et le Luxembourg, plus particulièrement pour ce qui concerne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, le 7 novembre dernier, un travail donnant lieu à des suites a été accompli entre le ministère "mobilité et transport", les représentants de la SNCB, des CFL et des ministères de transport des deux pays. L'objectif était de mieux coordonner les efforts sur l'amélioration de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et de faire émarger ce projet au programme pluriannuel auquel la Commission européenne se réfère pour octroyer un concours financier communautaire dans le domaine.

Parmi les groupes de projet cohérents relatifs au transport de voyageurs et de marchandises, et pour construire ce dossier, des contacts doivent être pris avec la France. La délégation luxembourgeoise s'est proposée de prendre en charge ces contacts tant au niveau du ministère de transport français que celui des régions Alsace-Lorraine. Nous travaillons ensemble de façon active sur la constitution d'un dossier européen. Par ailleurs, les contacts sont organisés très régulièrement à la fois entre nos ministères d'une part et entre les sociétés de transport d'autre part.

Je n'ose me prononcer sur un montant précis. Il est vrai que les Luxembourgeois ont toujours dit qu'ils étaient prêts à contribuer financièrement à l'amélioration de ce qui les intéresse. Or, ce qui les intéresse ne correspond pas toujours à ce qui nous intéresse. En effet, ce qui les intéresse peut parfois aboutir à supprimer des arrêts dans une région où nous ne voulons pas en supprimer puisque nous voulons maintenir une desserte pour les habitants de la province du Luxembourg. Dès lors, il est évident que si argent il y a à mettre sur la table, nous serons preneurs mais, pas à n'importe quelle condition. Il ne s'agit pas de mettre davantage en difficulté, -en termes de nombre d'arrêts et de temps gagné sur la ligne dans son ensemble jusqu'à la ville de Luxembourg-, cette région qui a du mal à être desservie et qui est un peu traitée en parent pauvre. La ville de Luxembourg représente

161/162 rijden, naar de as Athus-Meuse wordt afgeleid. Er komt dus geen ingrijpende wijziging van de dienst voor de reizigerstreinen.

Het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS voorziet in een totaal bedrag van € 367 miljoen voor de modernisering van de lijn Brussel-Luxembourg. Daarvan gaat € 83,6 miljoen naar snelheidsverhogende maatregelen. De implicaties van die hogere snelheid zijn uiteraard legio. Ingrijpende wijzigingen van het tracé voor lijn 162 zijn er niet gepland in het investeringsplan.

Met de IC J bedraagt de tijdswinst tussen Brussel-Luxembourg en de grens 8 minuten, voor de internationale treinen 10 minuten en zelfs meer wanneer pendeltreinen worden ingezet.

Wat het vorderen van de onderhandelingen tussen België en Luxemburg betreft, heeft op 7 november 2001 een werkvergadering plaats gehad met het oog op een betere coördinatie van de inspanningen om de lijn Brussel-Luxembourg-Straatsburg te verbeteren en met de bedoeling dat project te doen kaderen in het meerjarenplan dat voor de Europese Commissie als basis dient bij de toekenning van financiële hulp vanwege de Unie.

Wij moeten contact opnemen met Frankrijk. De Luxemburgse delegatie zal daarvoor zorgen.

Daarnaast worden contacten belegd tussen onze ministeries en onze vervoersmaatschappijen.

Ik durf geen precies bedrag noemen. De Luxemburgers hebben altijd gezegd dat zij een financiële bijdrage willen leveren om verbeteringen aan te brengen aan wat voor hen belangrijk is. Wij vinden echter niet noodzakelijk hetzelfde belangrijk. Als er geld komt zeggen we natuurlijk niet neen, maar niet onder om het even welke voorwaarde. Luxemburg-stad heeft voor iedereen zijn belang, maar de treinverbindingen in de provincie mogen daar niet onder lijden.

un intérêt pour tout le monde mais pas au prix d'une diminution de la desserte dans la province.

12.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie la ministre pour cette réponse.

Sera-ce avant 2012? Vous n'avez pas de date? Car 2012 est encore loin. Nous avons pas mal de rencontres avec le Grand-Duché, et notamment avec le député Camille Gira, que vous connaissez sûrement, qui travaille avec moi sur ce dossier dans le Sud-Luxembourg et nous tenons vraiment à ce que cela se fasse plus vite qu'en 2012. Ce qui me surprend un peu dans votre réponse, c'est le peu de temps gagné par des travaux qui coûtent très cher, en dehors du pendulaire.

Sous la précédente législature, j'interpellais régulièrement Michel Daerden sur ce dossier. Il m'avait déjà promis une étude; ensuite il a dû attendre la chute des feuilles; excusez-moi pour votre collègue mais c'est ainsi. Je ne sais si l'étude s'est finalement concrétisée ou pas mais nous espérons vraiment que cela avance quand même plus rapidement pour, soyons clairs, relier Strasbourg à Bruxelles. Ce sont deux capitales européennes; donc ce tronçon est réellement important au niveau européen. J'espère que cela interviendra avant 2012.

12.04 Isabelle Durant, ministre: (...)

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains internationaux et leur système de tarification" (n° A075)

13 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale treinen en hun tarievenstelsel" (nr. A075)

13.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, la billetterie des trains internationaux non TGV subira prochainement quelques modifications qui ne seront pas sans conséquence sur l'attractivité du rail comme moyen de transport.

Premièrement, en date du 15 décembre 2002, le système de tarification dans les trains internationaux sera adapté au prix du marché incluant, à l'instar du Thalys ou de l'Eurostar, le prix de la réservation à celui du billet. Ce nouveau système de tarification aura-t-il aussi un impact tarifaire pour l'usager qui désire utiliser ces trains entre deux gares belges? Je pense par exemple à la ligne Bruxelles-Arlon.

Deuxièmement, le billet BIGE était un outil de promotion du rail remarquable pour les moins de vingt-cinq ans. D'après mes informations, il sera bientôt supprimé alors que les sociétés Thalys et Eurostar continuent quant à elles à pratiquer des réductions pour les jeunes de moins de vingt-cinq ans. Il me revient que les billets BIGE seraient remplacés par un pass valable dans le Benelux, formule qui présuppose des trajets internationaux réguliers. Confirmez-vous cette évolution et soutenez-vous cette politique tarifaire pratiquée à l'égard des jeunes sur les trains internationaux?

Troisièmement, quel principe tarifaire entendez-vous défendre dans le cadre des négociations avec la SNCB et du troisième contrat de gestion?

13.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Arens, des prix globaux

12.03 Joseph Arens (cdH): Zal dat nog voor 2012 gebeuren? Wij hebben heel wat contacten met het Groothertogdom en wij houden er echt aan dat het voor 2012 rond zal zijn. Wat mij enigszins verbaast, is dat werken die heel veel geld kosten zo weinig tijdswinst opleveren. Er moet een verbinding tussen Straatsburg en Brussel komen. Dit is op Europees niveau van het grootste belang.

13.01 Joseph Arens (cdH): Op 15 december wordt het tarievenstelsel van de internationale treinen aangepast aan de marktprijs en zal de prijs voor de reservering in de prijs van het kaartje vervat zitten. Zal dit nieuw tarievenstelsel ook gevolgen hebben voor de treingebruiker die tussen twee Belgische stations reist? Het BIGE-ticket van zijn kant zou worden afgeschaft en vervangen door een pass die binnen de Benelux geldig zou zijn. Zo'n formule gaat uit van regelmatige internationale verplaatsingen. Bevestigt u die evolutie en staat u achter dat tarievenbeleid? Welk tarievenbeleid wil u verdedigen in het kader van het derde beheerscontract?

13.02 Minister Isabelle Durant:

incluant le prix du voyage, la réservation de la place ou du confort souhaité (petit-déjeuner, etc) sont déjà d'application dans plusieurs trains internationaux, entre autres les auto-trains de la SNCB et le train de nuit Paris-Bruxelles-Berlin-Hambourg. Pour d'autres trains comme le EC Vauban à destination de Milan via la Suisse et le EC Iris à destination de Chur, les prix globaux ne sont pas d'application et la réservation reste optionnelle.

L'accès aux trains internationaux des voyageurs se déplaçant entre deux gares belges n'est pas autorisé, sauf moyennant une réservation ou le paiement d'un supplément, par exemple pour le Thalys entre Bruxelles et Liège. Cette restriction n'est toutefois pas d'application pour les trains ordinaires continuant leur trajet au-delà des frontières, comme les IC vers Luxembourg ou Amsterdam.

En ce qui concerne le tarif BIGE – tarif à réduction pour les jeunes –, il n'existe plus au niveau international en tant que produit commun au réseau. Par contre, les réseaux peuvent, en fonction d'accords bilatéraux ou multilatéraux établis entre eux, appliquer un tarif jeune pour certains trains et certaines relations. Dans ce cas, le tarif jeune est maintenu mais sous un autre nom, comme par exemple le tarif "YOUTH" en trafic intra-benelux. Tout doit être fait pour soutenir les tarifs avantageux des voyages internationaux pour les jeunes. Cela va de soi, étant donné leurs revenus et, plus que jamais, nous souhaitons qu'ils utilisent le train comme moyen de transport et de découverte.

Il ne m'appartient cependant pas de m'immiscer dans le volet purement international de la politique tarifaire des chemins de fer. Tout cela relève des règles autonomes des entreprises sur lesquelles j'ai peu de moyens d'intervention directe. Par contre, j'ai déjà pris et je prendrai encore des initiatives pour le secteur transfrontalier, sachant qu'ici aussi, les réseaux voisins ont leur mot à dire, d'autant plus que ce secteur fait maintenant partie des missions de service public.

Je me suis déjà exprimée quant aux aspects touchant en particulier les jeunes de la province du Luxembourg. J'ai très envie de m'accrocher car ce qui leur arrive me paraît une injustice flagrante. Pour le reste, je dois respecter l'autonomie de l'entreprise. Je sais cependant que, de plus en plus – et heureusement d'ailleurs –, elle se rend compte qu'elle doit capter une clientèle grâce à une offre attractive et un tarif avantageux. Quand les règles de marché rejoignent l'intérêt d'une certaine population qu'il faut "fidéliser" au train, cela tombe bien.

Des formules nouvelles entrent sur le marché, c'est une très bonne chose. Certaines d'entre elles sont d'ailleurs parfois plus avantageuses que ne l'était le billet BIGE.

13.03 Josy Arens (cdH): Si j'ai bien compris, le Grand-Ducal est un train fort utilisé par les Arlonnais (...)

13.04 Isabelle Durant, ministre: En principe non. Les fameuses tarifications ne valent pas pour les trains (...)

13.05 Josy Arens (cdH): Ce n'est pas un IC, c'est un EC.

13.06 Isabelle Durant, ministre: (...) Il est dans la ligne Bruxelles-

Voor verscheidene internationale treinen gelden al globale prijzen. Reizigers die zich tussen twee Belgische stations verplaatsen, mogen geen gebruik maken van de internationale treinen, tenzij zij hebben gereserveerd of een opleg betalen. Die beperking geldt niet voor de gewone treinen die hun traject over de grens voortzetten.

Er bestaat op internationaal niveau niet langer een gemeenschappelijk BIGE-tarief. De netten kunnen echter wel een jongerentarief hanteren voor bepaalde treinen en bepaalde verbindingen. Alles moet in het werk worden gesteld om de voordeeltarieven op internationale reizen voor jongeren te behouden. Ik mag echter niet tussenbeide komen in het louter internationale tarievenbeleid van de spoorwegen. Ik heb wel al een aantal initiatieven genomen voor het grensoverschrijdend verkeer en ik zal er nog meer nemen. Wat er gebeurt met de jongeren van de provincie Luxemburg lijkt me totaal onrechtvaardig. Voor het overige moet ik de autonomie van het bedrijf respecteren, maar het beseft gelukkig zelf dat het maar een cliënteel kan aantrekken dankzij een goed aanbod en voordelige tarieven.

Er komen nieuwe formules op de markt, waarvan sommige voordeliger zijn dan het vroegere BIGE-ticket.

13.03 Joseph Arens (cdH): Dat voorkeurstarief zou dus niet gelden voor de trein naar Luxemburg, die door de inwoners van Aarlen druk gebruikt wordt.

13.04 Minister Isabelle Durant: Neen, voor dit type trein geldt het niet.

13.05 Joseph Arens (cdH): Het is geen IC, maar een EC.

13.06 Minister Isabelle Durant:

Luxembourg qui, en principe, n'est pas concernée.

Dat moet ik even nakijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 12.32 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.32 uur.