

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

Beknopt Verslag

VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
VAN

20 - 10 - 1999
ochtend

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000	:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)	HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	:	Beknopt Verslag	CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Plenum vergadering	PLEN : Séance plénière
COM	:	Commissievergadering	COM : Réunion de commission

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

INHOUD

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN – C 019

VRAGEN EN INTERPELLATIE

– Vraag van de heer **Lode Vanoost** tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de GSM-mast in Sint-Genesius-Rode (nr. 181)

Sprekers : **Lode Vanoost** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

5

– Vraag van de heren **Dirk Pieters** en **Willy Cortois** tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de moeilijkheden bij De Post (nrs 159 en 196)

Sprekers : **Dirk Pieters**, **Willy Cortois** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

6

– Interpellatie van de heer **Gerolf Annemans** tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over de administrateur-generaal bij De Post (nr. 81)

Sprekers : **Gerolf Annemans**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Lode Vanoost**, **Jean Depreter** en **Bart Somers**

7

– Vraag van de heer **Pierre Lano** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over het zweefverbod in Kortrijk-Wevelgem (nr. 163)

Sprekers : **Pierre Lano** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

8

– Vragen van mevrouw **Annemie Descheemaeker** en de heer **Pierre Lano** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over nieuwe vormen van recreatieve luchtvaart (nrs 164 en 186)

Sprekers : **Annemie Descheemaeker**, **Pierre Lano** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

8

– Vragen van de heren **Luc Sevenhans**, **Jos Ansoms**, **Bart Somers**, van mevrouw **Frieda Brepoels** en van mevrouw **Géraldine Pelzer-Salandra** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de IJzeren Rijn (nrs 167, 190, 200, 211 en 216)

Sprekers : **Luc Sevenhans**, **Jos Ansoms**, **Bart Somers**, **Frieda Brepoels**, **Géraldine Pelzer-Salandra**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

9

– Vraag van mevrouw **Annemie Descheemaeker** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de spoorlijn 73 en de verbinding naar Duinkerken (nr. 169)

Sprekers : **Annemie De Scheemaeker** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

12

– Vragen van de heren **Servais Verherstraeten** en **Jos Ansoms** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de spoorlijn Mol-Herentals en regionale beheerscontracten (nrs 187 en 189)

- Sprekers* : **Servais Verherstraeten, Jos Ansoms** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 13
- van de heren **Jos Ansoms** en **Jan Mortelmans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de oversteekplaatsen voor voetgangers (nrs 188 en 224)
- Sprekers* : **Jos Ansoms, Jan Mortelmans** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 14
- van de heer **Olivier Chastel** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over het TBL-veiligheidssysteem (nr. 195)
- Sprekers* : **Olivier Chastel** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 15
- van de heer **Jan Mortelmans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de onveiligheid bij de NMBS (nr. 209)
- Sprekers* : **Jan Mortelmans** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 16
- van de heer **Bart Somers** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de uitbreiding van de Dry-Port te Muizen (nr. 213)
- Sprekers* : **Bart Somers** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 17

COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING

WOENSDAG 20 OKTOBER 1999

OCHTEND

VOORZITTER :

de heer **Jacques CHABOT**

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur.

VRAGEN EN INTERPELLATIE

GSM-MAST IN SINT-GENESIUS-RODE

Vraag van de heer Lode Vanoost tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de problemen met een GSM-antenne in Sint-Genesius-Rode" (nr. 181)

De heer **Lode Vanoost** (Agalev-Ecolo) : Nieuwe technologieën brengen soms onverwachte problemen mee. Zo bevindt de GSM-antenne in Sint-Genesius-Rode zich in een dal en heel wat omwonenden klagen er over gezondheidsproblemen. In het begin van het jaar werd het signaal van de antenne nog versterkt.

Het wetenschappelijk onderzoek daaromtrent is niet eenduidig, maar alle onderzoekers zijn het erover eens dat de grootste voorzichtigheid geboden is en dat de kracht van het signaal zoveel als technisch mogelijk beperkt moet worden.

Hoe heeft Belgacom de klachten van de omwonenden onderzocht ? Met welk resultaat ? Overweegt Belgacom de GSM-antenne te verplaatsen ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : De zaak werd onderzocht en leidde tot een aantal verrassende vaststellingen. Zo dateren de eerste klachten van maart, terwijl de mast pas in werking trad in april. Vaak is het probleem niet dat de gezondheid daadwerkelijk wordt geschaad, maar dat de subjectieve vrees bestaat dat de mast negatieve gevolgen voor de gezondheid kan hebben. Dit subjectief gevoel is even belangrijk.

Wetenschappelijk onderzoek rond deze GSM-mast heeft uitgewezen dat er geen gevaar bestaat voor de gezondheid op zich. Het plaatsen van deze masten geeft echter vaak problemen door de concurrentie tussen de verschillende bedrijven. Ik heb de verschillende operatoren dan ook bijeengeroepen om hiervoor een oplossing te zoeken, zoals bijvoorbeeld de "site sharing". Het gevoel van welzijn wordt negatief beïnvloed door de aanwezigheid van veel masten, dus beperking van het aantal kan hier positief zijn.

Ik heb contact opgenomen met minister Aelvoet om de bevolking te informeren over de eventuele gevolgen voor de gezondheid van de aanwezigheid van GSM-masten.

Metingen wijzen dus uit dat er geen probleem is. Ik vind het wel degelijk een probleem dat her en der masten staan. Twee maanden geleden werd een initiatief genomen om de bestaande problemen te verhelpen. Ik zal niet nalaten de resultaten daarvan mee te delen.

De heer **Lode Vanoost** (Agalev-Ecolo) : Ik vind het positief dat de minister dit probleem in een ruimere context plaatst. Het negeren van een subjectief gezondheidsprobleem, wat Belgacom heeft gedaan, leidt soms tot grotere problemen. Informatie van de bevolking is essentieel.

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

MOEILIKHEDEN BIJ DE POST

– *Vraag van de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de moeilijkheden bij De Post in Brussel-X" (nr. 159)*

– *Vraag van de heer Willy Cortois tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de sociale moeilijkheden bij De Post" (nr. 196)*

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : De sociale onvrede in Brussel-X, die een gevolg is van het nieuwe sorteringssysteem, zorgde al voor heel wat vertragingen bij de postbedeling. Wat is de investerings- en exploitatiekost van het nieuwe systeem ? Hoe verklaart men het vierkant draaien van het systeem ? hoe zal dit worden verholpen ? Hoe zal De Post in de toekomst, als de markt vrij is, borg staan voor een vlottere dienstverlening ?

De heer **Willy Cortois** (VLD) : De sociale problemen bij De Post blijven inderdaad aanslepen. De vraag rijst zelfs of De Post wel een personeelsbeleid heeft. Het is hoog tijd dat de minister ingrijpt.

In de regio ten noorden van Brussel werd de voorbije weken altijd wel ergens gestaakt. Dit zorgt voor de nodige wrevel bij de klanten, met name bij de bedrijven. We mogen de situatie niet verder laten verrotten. Zo niet bestaat de kans dat de klanten van De Post in 2003 moegetergd massaal naar andere aanbieders zullen overstappen.

Welke maatregelen zal De Post nemen om komaf te maken met de structurele personeelsproblemen in de regio Vilvoorde-Grimbergen-Machelen ? Zal de minister

zelf stappen ondernemen om De Post ertoe te bewegen de nodige maatregelen te nemen ? Is het niet nodig om het beheerscontract van De Post te herzien ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Eenmaal per week bezoek ik om 5.00 uur 's ochtends of 's nachts een uitreikingskantoor of sorteercentrum om me ter plekke van de problemen te vergewissen.

Het investeringsbedrag van het nieuwe postsorteesysteem kan ik om concurrentieredenen niet medelen. De operationele kostprijs van 1 miljard per jaar is alleszins uit de lucht gegrepen.

De invoering van een nieuw systeem gaat altijd gepaard met overgangsproblemen. Na een productiviteitsdaling volgt een productiviteitsstijging. Dat was ook in Brussel-X zo, waar de achterstand ondertussen werd ingelopen. Ik zal de cijfermatige gegevens daaromtrent overmaken aan de commissie.

De vragen van de heer Cortois hadden betrekking op het personeelsbeleid. Komen er nieuwe aanwervingen ? Er zijn te weinig mensen die de post bezorgen, terwijl De Post wel over te veel personeelsleden beschikt. Deze laatste kunnen omwille van praktische problemen niet worden ingezet voor de postbedeling, en daarom zullen specifiek daarvoor mensen worden aangeworven.

Ik ben vaak aanwezig op de directiecomités, heb al vaak contacten gehad met de vakbonden en neem elke week contact op met de directeur-generaal. Dat zijn de stappen die ik zet om De Post aan te zetten om maatregelen te nemen.

Moet het beheerscontract met De Post worden herzien ? Dit contract wordt sowieso jaarlijks herzien. Ik ga echter verder. In het regeerakkoord wordt mij gevraagd een strategisch plan op te stellen voor alle overheidsbedrijven en het studiebureau Mackinrey heeft reeds de opdracht gekregen dit uit te werken voor De Post. De regeerverklaring draagt mij ook op de overheidsbedrijven aan te passen aan de technologische ontwikkelingen en de openstelling van de markt, dit conform de Europese richtlijn voor De Post. De omzetting van de Europese richtlijn zal gebeuren via een ontwerp, dat hier kortelings zal worden besproken.

Eén "*business unit*" zal zich bezighouden met "*domestic mail*". Het AVCS-systeem en het kleurensysteem worden daarbij vereenvoudigd. De vakbonden hebben 41 van de 44 voorgestelde verbeteringen aanvaard. Half december komt er een strategisch plan.

Het grootste probleem blijft dat van de aanwervingen ; meestal kan maar 10 procent van de kandidaten worden aangeworven. De vergoeding zal in elk geval moeten

worden aangepast. Wellicht kunnen de vakbonden een positieve rol spelen op het vlak van de aanwervingen.

– *Voorzitter* : de heer **Francis Van den Eynde**

Ik ben zeker bereid een commissievergadering te wijden aan informatie over de overheidsbedrijven. Indien een commissielid me wil vergezellen bij een van mijn ochtendlijke werkbezoeken, is hij/zij zeker welkom. Ik druk ten slotte mijn respect uit voor de uitreikers die voor dag en dauw moeten opstaan om deze zware job uit te oefenen, tegen een geringe vergoeding. Ik ben zeker van plan op dat vlak inspanningen te doen.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Ik ben blij dat de minister het probleem van De Post zo actief wil aanpakken : het contrast met de vorige minister is groot. We zullen de minister helpen door het functioneren van De Post kritisch op te volgen, en indien mogelijk een constructieve bijdrage te leveren.

De heer **Willy Cortois** (VLD) : Ik sluit me aan bij de heer Pieters. De problemen met het personeelsbeleid mogen echter niet op de lange baan worden geschoven. De minister spreekt zijn waardering uit voor de taak van de postbode, maar deze taak moet dringend financieel aantrekkelijker worden gemaakt !

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

DE ADMINISTRATEUR-GENERAAL BIJ DE POST

Interpellatie van de heer Gerolf Annemans tot de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "de administrateur-generaal bij De Post (nr. 81)

De heer **Gerolf Annemans** (VL.Blok) : Op 19 januari 1999 vroeg de heer De Croo aan toenmalig minister Daerden of het mogelijk was dat iemand die een veroordeling heeft opgelopen een van de grootste bedrijven van dit land leidt. Hij had dus vragen bij de credibiliteit van de heer Bastien als administrateur-generaal bij De Post, na zijn veroordeling in de Dassault-Agusta-affaire. Hij vroeg zich af of het leiderschap van de heer Bastien geen handicap zou vormen voor de geloofwaardigheid van De Post, die voor belangrijke hervormingen staat. Hij diende daarop een motie van aanbeveling met dezelfde strekking in.

Ik wil dezelfde vragen richten aan minister Daems.

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Ik ben blij met deze vraag. Ik maak echter van in het begin duidelijk dat ik zeker niet op de man wil spelen.

We zijn in de eindfase van de opstelling van een strategisch plan voor De Post, waarin ik een proactieve rol heb gespeeld. Ik dit plan staat hoe en wanneer De Post zal worden hervormd en met welke middelen. Dit strategisch plan moet door het consultancybureau Mc Kinsey worden afgerond op 15 december. Dit plan zorgt voor het opstellen van "*business units*". Via de federale participatiemaatschappij worden financiële middelen ter beschikking gesteld voor de inwerkingtreding van het plan vanaf begin volgend jaar, uiteraard na overleg binnen de federale regering en met de vakbonden.

De vraag van de heer Annemans zal dan pas kunnen worden beantwoord. Om dit strategisch plan tot een goed einde te kunnen brengen, wil ik me nog niet uitspreken over concrete personen.

De heer **Gerolf Annemans** (VL.BLOK) : Het was niet mijn bedoeling op de man te spelen. Ik herhaalde trouwens de vragen van de heer De Croo. De minister stelt het voor alsof ik zijn hervormingen wil doen mislukken door hem Bastien af te nemen. Ik begrijp uit deze codetaal dat de PS het aanblijven van Bastien geëist heeft als pasmunt voor de uitvoering van de hervormingen.

Ik zal een motie van aanbeveling indienen waarin ik de regering vraag de heer Bastien te vervangen als gedelegeerd bestuurder, om te vermijden dat de hervorming in het gedrang zou komen door de aanwezigheid van iemand die een belangrijke veroordeling heeft opgelopen, die zijn credibiliteit heeft aangetast.

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : De insinuaties van de heer Annemans zijn onterecht. Ik weet wat ik wil en zal op 15 december beslissingen nemen in functie van het opgestelde strategisch plan.

De heer Lode **Vanoost** (Agalev-Ecolo) : Ik ben blij met het gezonde verstand van de minister en schaar me dan ook volledig achter zijn antwoord.

De heer **Jean Depreter** (PS) : De heer Annemans kondigt aan dat hij een gemotiveerde motie zal indienen. Wij zullen derhalve een eenvoudige motie indienen.

De heer **Bart Somers** (VLD) : De zogenaamde codetaal hangt misschien samen met de moeilijkheidsgraad van de hervormingen. De hervormingen en het strategisch plan primeren op de personen. Anderzijds is het zo dat inzichten van een partij overeind blijven., ook nadat deze in een regering stapte. De vroegere problematiek zal dan ook een oplossing moeten krijgen in het autonome overheidsbedrijf van de toekomst. Wij zullen de hervormingen ook op dat punt op hun verdienste beoordelen.

De **voorzitter** : Tot besluit van deze interpellatie werd een motie van aanbeveling ingediend door de heer Gerolf Annemans (VL. BLOK). Ze luidt als volgt :

"De Kamer,

Gehoord de interpellatie van de heer Annemans over de gedelegeerde bestuurder-administrateur-generaal van De Post, de heer Bastien,

Gehoord het antwoord van minister Daems,

Verzoekt de regering de nodige stappen te ondernemen om snel te komen tot de vervanging van de heer Bastien door een bewaarde opvolger zonder corruptieveroordelingen."

Een eenvoudige motie werd ondertekend door de heer Jean Depreter (PS), mevrouw Mirella Minne (Ecolo-Agalev), de heren Jacques Chabot (PS), Michel Wauthier (PRL FDF MCC), Lode Vanooost (Agalev-Ecolo), Daan Schalck (SP) en Bart Somers (VLD).

Over deze moties zal later door de plenaire Kamer worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

ZWEEFVLIEGVERBOD IN KORTRIJK-WEVELGEM

Vraag van de heer Pierre Lano tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorlopige en definitieve verbod tot zweefvliegen op het vliegveld Kortrijk-Wevelgem" (nr. 163)

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Op 22 mei 1999 gebeurde er een dodelijk ongeval met een sleepvliegtuig op het vliegveld Kortrijk-Wevelgem. Op 25 mei besloot de directie van de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld het zweefvliegen tijdelijk op te schorten. Op 1 juni zei de raad van bestuur dat het voortzetten van de zweefactiviteiten zou afhangen van de doorslaggevende visie van het Bestuur der Luchtvaart. Op 13 juli besliste de raad van bestuur dat zweefvliegen definitief wordt verboden van 31 december 2000, zonder de visie van het Bestuur der Luchtvaart af te wachten.

Wanneer komt het rapport van het Bestuur der Luchtvaart hierover ? Is er een tussentijds rapport ? Is het Bestuur der Luchtvaart hiervoor bevoegd ? Zijn er plannen om een *control zone* in te voeren ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Na het dodelijk ongeval op 22 mei 1999 te Wevelgem stelde het Bestuur der Luchtvaart het voorgeschreven technisch onderzoek in, dat tot doel heeft de oorzaken van het

ongeval te achterhalen. Een dergelijk deskundig onderzoek moet grondig en omzichtig gebeuren. Kwaliteit primeert. Voor het tussentijds verslag zijn de nodige gegevens voorhanden. Het eindrapport volgt binnen enkele weken.

Het Bestuur der Luchtvaart heeft krachtens artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 uitgebreide bevoegdheden over aanleg en exploitatievoorwaarden van een burgerlijk luchtvaartterrein. Indien de veiligheid wordt gegarandeerd is het bestuur niet gekant tegen het gelijktijdig plaatsvinden van verschillende activiteiten.

De exploitant van de EBKT is voorstander van een "*control zone*" (CTR) om het luchtverkeer te controleren. Er is nadere studie nodig naar de opportuniteit, de haalbaarheid en de financiering daarvan.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Er zijn dus blijkbaar financieringsproblemen met de "*control zone*".

Het is positief dat de minister haar antwoord in de toekomst situeert : er bestaat geen a priori bezwaar tegen het zweefvliegen. Dit zal de intercommunale er wellicht toe aanzetten haar mening te herzien. Zweefvliegen op zich is immers niet gevaarlijk. Het ongeval in kwestie was te wijten aan problemen met de sleeprouwe.

Het is belangrijk dat zweefvliegen toch weer wordt toegelaten. Het gaat om 2000 piloten die professionele piloten kunnen worden.

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

NIEUWE VORMEN VAN RECREATIEVE LUCHTVAART

– *Vraag van mevrouw Annemie Descheemaeker tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe vorm van recreatieve luchtvaart en de hinderlijke gevolgen hiervan" (nr. 186)*

– *Vraag van de heer Pierre Lano tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering bij het vliegen met paramotoren" (nr. 164)*

Mevrouw **Annemie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Paragliden en paramotoren zijn nieuwe vormen van recreatieve luchtvaart, die doen denken aan parapente, met gebruik van een motor. In West-Vlaanderen wordt die sport vrij veel beoefend en zijn er klachten over geluidshinder.

Bestaat daarvoor een specifieke reglementering ? Op welke wijze worden luchtvaardigheid van de toestellen, vaardigheid van de bestuurders en kennis van het lucht-

verkeersreglement gecontroleerd ? Op welke wijze wordt de veiligheid gegarandeerd ?

De heer **Pierre Lano** (VLD) : De nieuwe vliegsport paramotorvliegen wordt ook populair in België. Recreatief vliegen brengt veel mensen geluk en is vaak een toegangspoort voor een verdere opleiding.

De bestuurders van paramotoren weten niet aan welke reglementering ze zich moeten houden. Vandaag ontving ik zelfs een document waarin staat dat paramotorvliegen verboden is. Toch wordt deze sport gedoogd.

Is het Bestuur der Luchtvaart bezig met een specifiek luchtvaartreglement voor paramotoren ? Worden de Paramotorfederatie en de Belgische Vrije Vlucht Federatie betrokken bij de redactie van een KB hierover ? Welke reglementering is nu van kracht voor paramotorvliegtuigen ? Kan de minister mij de tekst van buitenlandse reglementeringen bezorgen ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : Dit is een vrij nieuw probleem, dat nader bekeken moet worden, zowel met het oog op de veiligheid van de piloten als voor het welzijn van de omwonenden. Ik heb mijn administratie dan ook gevraagd de kwestie te bestuderen en mij vervolgens te informeren. (*Verder in het Nederlands*)

Er bestaat nog geen specifieke reglementering. Er kan gedacht worden aan een specifieke reglementering, zoals voor de ULM's of aan een vrijstelling van een gedeelte van de luchtvaartreglementering, zoals voor de zweefvliegtuigen. De sportfederaties hebben daarover regelmatig contact met het Bestuur der Luchtvaart.

In afwachting geldt de algemene luchtvaartreglementering. De veroorzaakte hinder lijkt beperkt en de veiligheid komt niet in het gedrang. Ook in het buitenland bestaat geen specifieke reglementering. Nederland kent een verbod. In België is dat geen optie.

– *Voorzitter* : de heer **Jacques Chabot**

Mevrouw **Annemie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Er moet worden op toegezien dat de lawaaihinder zeker in het weekend beperkt blijft.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : De minister zegt dat de hinder beperkt blijft. Ik wacht op verdere initiatieven van de minister, zodat de beoefenaars weten waaraan ze zich moeten houden.

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

DE IJZEREN RIJN

– *Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evoluties in het dossier "IJzeren Rijn" (nr. 167)*

– *Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn in de Europese context van het nieuwe Trans-Europees goederenspoornetwerk (RTEFF)" (nr. 190)*

– *Vraag van de heer Bart Somers tot vice-minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de "IJzeren Rijn" (nr. 200)*

– *Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie in het dossier "IJzeren Rijn" " (nr. 211)*

– *Vraag van mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra tot de vice-eerste en minister van Mobiliteit en Vervoer over de "IJzeren Rijn" " (nr. 216)*

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Onlangs vond een ontmoeting plaats tussen de Belgische, Duitse en Nederlandse bevoegde ministers over de IJzeren Rijn. De pers kwam daarover met positieve berichten en Vlaams minister Stevaert meende dat binnen twee jaar treinen over de IJzeren Rijn zullen rijden. De stilte van de federale minister is oorverdovend en verontrustend.

Het belang van de IJzeren Rijn kan niet worden overschat. Volgens de NMBS-top is de IJzeren Rijn in zeer goede staat en zou ze binnen zes maand in gebruik kunnen worden genomen.

Van de vijf mogelijke tracés blijven er momenteel nog drie over. De reactivering van de IJzeren Rijn is echter de snelste en goedkoopste oplossing. De hellingen op de IJzeren Rijn zijn ook de geringste, waardoor treinen met een dubbel zo grote vracht kunnen rijden, wat de kostprijs drukt. Het waardevolle stiltegebied De Mijnweg vormt een probleem. Door dat gebied rijden echter sinds 120 jaar treinen. Bovendien gaat de IJzeren Rijn door een minder waardevol deel van dat stiltegebied en gaan ook de andere tracés door natuurgebieden. Op de lokale bestemmingsplannen staat nog steeds de bestemming "spoorweg", zodat geen MER nodig is.

De IJzeren Rijn is belangrijk voor de Antwerpse haven, maar ze is complementair met de Montzenroute, en niet in concurrentie ermee. Zij moet een nieuw gebied openen en vervoer verplaatsen van de weg naar het spoor.

Op 9 december zou een volgende belangrijke vergadering plaatsvinden. Welke argumenten zal de minister

daar gebruiken ? Zal ze zich voldoende laten bijstaan om weerwerk te kunnen bieden aan mevrouw Netelenbos ?

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : De Europese Transportraad heeft op 6 oktober gepraat over een Trans-Europees goederenspoornetwerk. De commissie en de lidstaten zullen tijdens de volgende weken de spoorlijnen identificeren die in aanmerking komen voor deze markttoegang voor buitenlandse maatschappijen. Er zou een investeringsprogramma komen voor knelpunten in de infractstructuur. Voor het doorkruisen van gevoelige gebieden zou een TEN-financiering worden geregeld met een nieuw steunplafond, waarom reeds gevraagd werd in het Franse memorandum over de transportproblemen in de Alpen.

Zal de minister de IJzeren Rijn als onderdeel van dit trans-Europees goederentransportnetwerk verdedigen ? De vorige minister heeft steeds nagelaten de IJzeren Rijn te verdedigen als freight freeway. Kom hier nu verandering in ? We benadrukken nog maar eens het belang van de IJzeren Rijn.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijn vragen gaan in dezelfde richting. De reactivering van de IJzeren Rijn is van groot ecologisch en economisch belang voor ons land. Dit dossier wordt sinds jaar en dag geblokkeerd door Nederland. Naar verluidt zou er tijdens de vergadering van 6 oktober belangrijke vooruitgang zijn geboekt.

Verbindt de minister zich ertoe dat er binnen de twee jaar treinen rijden op de IJzeren Rijn, zoals Vlaams minister Stevaert dat heeft gedaan ? Welke concrete vooruitgang werd geboekt op 6 oktober ?

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : De voordelen van de IJzeren Rijn zijn genoegzaam bekend. Wat is er overeengekomen en besproken met de Nederlandse collega's ? Minister Stevaert heeft in het Vlaams Parlement gewag gemaakt van een memorandum dat de basis zou vormen van de onderhandelingen. Wat staat er precies in dit memorandum ? Wordt het memorandum inderdaad als uitgangspunt gebruikt door de federale onderhandelaars ?

Volgende week gaat in UFSIA een debat door om de discussie rond de Betuwelijn en de IJzeren Rijn op de juiste sporen te zetten. Ik juich dit initiatief toe. Ik heb gelezen dat de heer Schouppe er deelneemt aan een paneldiscussie. Heeft de minister al een gesprek gehad met de heer Schouppe om na te gaan of deze op dezelfde golflengte zit als de minister ? Het goederentransport kan toch niet als openbare dienst beschouwd worden en de NMBS heeft volgens ons daarover niet het laatste woord in dit debat.

Mevrouw **Géraldine Pelzer-Salandra** (Ecolo-Agalev) : Werd de NMBS echt met een studie betreffende het totale goederenvervoer in België belast, en zo ja, wat waren de resultaten ?

Hoe is het goederenvervoer per spoor in het Waals Gewest geëvolueerd ?

Ik heb vernomen dat de openstelling van de IJzeren Rijn voorrang zou krijgen. Welke gevolgen heeft dat voor de Waalse lijnen ?

Lijn 24 werd gemoderniseerd om er zwaar rollend materieel over te laten rijden, behalve op het viaduct van Moresnet. Zal dat viaduct worden aangepast ? Tussen het station van Montzen en de tunnel van Botzelaer is de lijn niet geëlektrificeerd. Zal zij worden geëlektrificeerd ?

De heer Sevenhans wil ik zeggen dat inlichtingen inwinnen niet betekent dat het dossier wordt gecommunautariseerd.

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Alle vragen hebben betrekking op het dossier van de Europese ministerraad voor vervoer van 6 oktober en op de informele trilaterale ontmoeting die daarop volgde. (*Verder in het Frans*)

Het dossier evolueert gunstig. Het is normaal dat het Vlaams Gewest en minister Stevaert voor het in dienst nemen van die lijn een termijn vooropstellen.

De besprekingen in de marge van de Raad van Luxemburg waren vruchtbaar, maar de zaken zijn verre van eenvoudig, met name wat het tracé betreft. Het stiltegebied en een eventuele studie daarover zijn punten waarover de Nederlanders dwars blijven liggen.

Het streven om de problemen duidelijk af te bakenen heeft ertoe geleid dat de werkgroep, die in de marge van de Raad van december zal bijeenkomen, met een opdracht terzake werd belast.

De politieke wil om zonder overhaastig echt vooruitgang te boeken is aanwezig. (*Verder in het Nederlands*)

Het tracé van de IJzeren Rijn is reeds in de eerste bijlage van de beslissing van juli 1996 betreffende de Transeuropese Netwerken voor Vervoer (TENV) opgenomen. Het spreekt vanzelf dat deze lijn behouden moet blijven bij de herziening van het spoorwegluik van de TENV-hooflijnen in 2000. Ik wil er trouwens de mogelijkheid tot consolidering van het knooppunt Montzen in vermeld zien. Ik zou het bijzonder verkwistend vinden indien de modernisering van de laatste tien kilometer niet zou worden afgewerkt, te meer daar er op die as aanzienlijk

werd geïnvesteerd in aanpassingswerken voor het zwaar vervoer.

De regering heeft een ambitieus programma om het aandeel van het spoor in het goederenvervoer te vergroten. Twee aanvullende trajecten zijn niet te veel om de komende 10 à 15 jaar de grote toename van het vervoer, dat wij graag per spoor willen zien, op te vangen. Van daar de opzet van een lijn vertrekkende van de haven van Antwerpen naar het oosten en het zuid-oosten steunend op twee assen.

Om de slaagkansen te verhogen heb ik tijdens die laatste informele ontmoeting een analogie gemaakt tussen onze dichtbevolkte regio's en gebieden zoals de Alpen die erg kwetsbaar zijn als het om transporthinder gaat. Ik pleit er dan ook voor om ons project geheel of gedeeltelijk te laten opnemen in de lijst van de TENV die in aanmerking komen voor Europese steun voor kwetsbare gebieden.

De IJzeren Rijn kan dus op korte termijn en zonder grote investeringen worden geactiveerd. Hiervoor moet het verdrag van de XXIV artikels niet vanonder het stof gehaald worden, want niemand stelt nog de gegrondheid van dit project in vraag.

Tot besluit ligt het officiële verzoek om enkele treinen op het historisch tracé te laten rijden ter voorbereiding op tafel bij een trilaterale delegatie van experts.

Mevrouw Brepoels bedank ik om mij op de hoogte te brengen van het colloquium van UFSIA op 27 oktober. Ik zal met de heer Schouppe contact opnemen in verband met dat dossier. *(Verder in het Frans)*

Mevrouw Pelzer had het over de gevolgen van de geleidelijke indienstneming van de IJzeren Rijn op het aanvullend tracé via Montzen.

Ten gevolge van één van de vier beslissingen die door de ICVI op 22 april 1998 werd genomen, moest mijn voorganger de NMBS belasten met een algemene studie over het goederenvervoer in heel het land. Tot mijn grote verbazing maakte mijn voorganger die vraag niet aan de NMBS over. Eind september heb ik opnieuw opdracht tot die studie gegeven en gevraagd dat ze tegen 15 november wordt beëindigd.

In afwachting daarvan kan ik me moeilijk over de te verwachten evolutie van het verkeer zowel in Wallonië als elders uitspreken.

Het opnieuw in gebruik nemen van de IJzeren Rijn gaat wel uit van een aanzienlijke toename van het goederenvervoer per spoor vanuit de Antwerpse haven. De projecties leveren cijfers op waaruit blijkt dat, na een eerste

periode waarin Montzen iets minder dan 10 % van zijn transitcapaciteit verliest, zich een stijging aftekent.

Zolang ik niet over de studie beschik, kan ik moeilijk op uw vragen 3 en 4 antwoorden. Ik beloof u er eind november op terug te komen, wanneer als de NMBS mij de cijfers heeft meegedeeld.

Rest nog de vraag over de verdere modernisering van een tiental kilometer van lijn 24 tussen Montzen en de grenstunnel van Botzelaer. Na de modernisering moet de lijn de norm 22,5 ton/as hebben in plaats van 30. Op het huidige viaduct is de snelheid beperkt tot 20 km per uur en kunnen de treinen elkaar niet kruisen.

De NMBS plant een offerte-aanvraag voor een groot onderhoud van het viaduct eind 2000. Na afloop van die werken kunnen de treinen elkaar kruisen tegen 60 km per uur.

De mogelijke elektrificatie zal na de versteviging van de baan en van het viaduct van Moresnet aan bod komen.

Kortom, ik ben wel degelijk vastbesloten voortgang te maken met het oude dossier van de IJzeren Rijn en marktaandelen terug te winnen voor het goederenvervoer. Ik zal u de agenda van de Europese Raad in december zo snel mogelijk meedelen, en achteraf de conclusies van die informele topontmoeting komen toelichten.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : De minister is heel optimistisch. Ik hoop dat de Nederlanders hun woorden ook effectief in daden omzetten. Ik hoop dat we niet opnieuw in een situatie terechtkomen als bij de verdieping van de Westerschelde. Zal de IJzeren Rijnspoorweg opgenomen worden in het freight freewayproject of heb ik het antwoord van de minister verkeerd geïnterpreteerd ?

De heer **Luc Sevenhans** (VL. BLOK) : Het antwoord van de minister stemt mij optimistisch. In tegenstelling tot haar voorganger blijkt zij echt vooruitgang te willen boeken in het dossier van de IJzeren Rijn. Kunt u zelf het initiatief nemen om eind november naar deze commissie te komen om de resultaten van de studie toe te lichten ?

Mevrouw **Géraldine Pelzer-Salandra** (Ecolo-Agalev) : Ik dank de minister voor haar bevestiging dat de IJzeren Rijn-optie in het algemene kader van het vrachtvervoer zal worden gesitueerd. Ik ben blij te vernemen dat zij tegen 15 november over de resultaten van de bij de NMBS bestelde studie zal beschikken. Dat wordt stellig interessante gespreksstof.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU-ID) : De minister heeft niet gesproken over het memorandum van de Vlaamse Gemeenschap. Heeft de minister daar enig zicht op ?

De heer **Bart Somers** (VLD) : Ik verheug mij over het positief engagement van de minister en hoop dat we inderdaad in de nabije toekomst tot een goede afloop van het IJzeren Rijnproject kunnen komen.

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : Het memorandum van de heer Stevaert van het Vlaams Gewest kan inderdaad nuttig zijn bij latere onderhandelingen. Ik wens besprekingen te voeren met de heer Stevaert en zijn medewerkers om na te gaan in welke mate bedoeld document een efficiënt werkmiddel kan zijn.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Kan de minister het antwoord op mijn vraag bevestigen ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : Ik zou willen dat de IJzeren Rijn in de Trans-Europese netwerken wordt ingebed. Dat punt is ter tafel gekomen tijdens de bijeenkomst van de Raad van Ministers in Luxemburg en vond ook bijval bij de Raad. Dit interessante debat is een belangrijke eerste stap die een herleving van het goederenvervoer per spoor mogelijk moet maken.

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

SPOORLIJN 73 EN DE VERBINDING NAAR DUINKERKE

Vraag van mevrouw Annemie Descheemaeker tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spoorlijn 73 en de verbinding naar Duinkerke" (nr. 169)

Mevrouw **Annemie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Vanaf 18 oktober wordt het spoortraject Adinkerke-Duinkerke opnieuw in dienst genomen. Er is sprake van goederentreinen met 100-ton-containers voor vloeibaar staal die zouden rijden tussen Usinor in Duinkerke enerzijds en Arbed in Marcinelle of Sidmar anderzijds.

In het verleden leidde dit tot protesten van bewoners van woonwijken waar de treinen passeerden omdat zij in hun nachtrust werden gestoord, want deze treinen produceren heel wat lawaai ten gevolge van hun gewicht en van de slechte vering der wagons.

Gesprekken tussen de NMBS en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF schijnen goed op te schieten om ook het personenvervoer tussen Adinkerke en Duinkerke opnieuw te activeren.

Wordt bij het inleggen van de goederentreinen gebruik gemaakt van moderne wagons met goede vering die geluidsarm zijn ? Wordt bij het vastleggen van het uurrooster van deze treinen rekening gehouden met mogelijke verstoring van de nachtrust van omwonenden ?

Heeft de NMBS reeds studies gedaan naar de capaciteitsmogelijkheden sinds de elektrificering van lijn 73 ? Wordt daarbij rekening gehouden met een mogelijke directe aansluiting naar Duinkerke vanuit Adinkerke ? Wordt er aan ontdubbeling van het volledige traject en aan een permanente aansluiting gedurende het hele jaar gedacht ? Wordt met de SNCF ook de mogelijkheid voor een volledige elektrificering tot Duinkerke en dus het tot stand komen van een lijn Brussel-Duinkerke onderhandeld ?

Worden extra-veiligheidsmaatregelen genomen om de bevolking langs het traject Adinkerke-Duinkerke te verwittigen van het inleggen van deze treinen, rekening houdend met de gewoonte van de plaatselijke bevolking om aan de betrokken overwegen nooit treinen te zien ? Is er een informatiecampaagne daaromtrent gepland ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Het geplande transport van vloeibaar gietijzer tussen Sollac Dunkerque en Cockerill-Sambre Marcinelle zou moeten gebeuren met wagons van de groep Usinor. Deze wagons worden aan een grote revisie onderworpen en zullen aan strikte veiligheids- en milieunormen beantwoorden.

In het verleden zijn er meermaals besprekingen geweest tussen de NMBS en de SNCF, maar vermits de SNCF geen rentabiliteit van deze treinverbinding verwacht, zijn er geen vooruitzichten voor personenvervoer op dit spoortraject.

Een Franse studie van de heer Guyon uit 1997 met betrekking tot de economische en technische haalbaarheid van een reizigersdienst tussen De Panne en Duinkerke bleef zonder concreet resultaat. De NMBS heeft geen afzonderlijk capaciteitsstudie uitgevoerd.

De overwegen op het Belgisch grondgebied zijn gesig-naleerd in functie van hun categorie, zoals het bij wet is voorgeschreven. Aan de beheerders van de private overwegen werd meegedeeld dat zij de nodige maatregelen dienen te treffen zodat de veiligheid aan deze overwegen gewaarborgd is. De overige overwegen werden gecontroleerd en technisch in orde bevonden.

Mevrouw **Annemie Descheemaeker** (Agalev-Ecolo) : Ik hoop dat de maatregelen die de minister wil nemen er inderdaad zullen toe leiden dat de klachten wegvallen.

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

SPOORLIJN MOL-HERENTALS EN REGIONALE BEHEERSCONTRACTEN

– *Vraag van de heer Servais Verherstraeten tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorstel van de Vlaamse regering om de spoorbediening Mol-Herentals te laten overnemen door De Lijn" (nr. 187)*

– *Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Vlaamse visie op aanvullende regionale beheerscontracten tussen andere bestuursniveaus dan de federale overheid en de overheidsbedrijven" (nr. 189)*

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Minister Stevaert oppert de mogelijkheid dat de spoorverbinding Mol-Herentals best overgenomen kan worden door De Lijn, en dat zij best kan verzorgd worden met Light Rail.

Men kan moeilijk ontkennen dat daar een zekere logica in zit, omdat deze spoorverbinding grotendeels een bovenlokale betekenis heeft. De minister heeft het dus in principe over een splitsing van het spoorwegnet in een nationaal en een regionaal net.

Graag vernam ik van de minister of er dienaangaande reeds contacten zijn geweest met De Lijn of met het Vlaams Gewest ? Hoe denkt de minister over dit voorstel van haar collega uit de Vlaamse regering ? Is de NMBS bereid om op deze lijn en eventueel op andere lijnen Light Rail te laten rijden ?

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Wij waren er altijd voorstander van dat het federaal beheerscontract zou worden aangevuld door regionale beheerscontracten. Natuurlijk zijn hiertoe objectieve criteria nodig, onder meer over het begrip "rendement".

Vanaf 1 januari 2000 kennen wij deze objectieve criteria omdat de NMBS dan een nieuwe Europese bedrijfsvoering moet hanteren die het mogelijk maakt om het rendement precies te berekenen. In het verleden heeft De Post reeds regionale beheersovereenkomsten afgesloten. De heer Di Rupo was zulks gunstig gezind.

Hoe staat de minister tegen het voorstel om overeenkomsten tussen gemeenten en de NMBS mogelijk te maken betreffende bijkomende dienstverlening op lokale lijnen ? Ziet de minister een juridisch verschil tussen overeenkomsten van gemeenten met De Post of met de NMBS ? Moeten dergelijke overeenkomsten worden beschouwd als aanvullende beheerscontracten ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Om De Lijn met Light Rail te laten rijden tussen Mol-Herentals dient de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven te worden aangepast en moet De Lijn een spoorwegexploitant worden. Bovendien moeten op de lijn Mol-Herentals zware treinen en Light Rail samen bestaan, wat veiligheidsproblemen kan stellen.

Het baanvak Mol-Herentals maakt deel uit van de huidige belangrijke spoorverbinding Antwerpen-Neerpelt. De NMBS vindt een overname door De Lijn van dit baanvak onrealistisch en een verslechtering van de spoorbediening van de Antwerpse Kempen en Noord-Limburg. Reizigers uit de regio hebben nu een rechtstreekse verbinding richting Antwerpen, die in het gedrang zou komen indien het traject tussen Mol en Herentals uitgebaat zou worden door De Lijn.

In de nabije toekomst zal deze bediening kwalitatief sterk verbeteren door het inzetten van de bestelde, uiterst moderne dieselmotorstellen. De NMBS is bereid alle voorstellen tot verbetering van de mobiliteit, ook deze in verband met Light Rail, te bestuderen.

Mijn antwoord op de vraag van de heer Ansoms is hoofdzakelijk juridisch. In artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven staat dat de regels en voorwaarden waaronder een autonoom overheidsbedrijf de opdrachten van openbare dienst vervult die het door de wet zijn toevertrouwd, worden vastgelegd in een beheerscontract tussen de Staat en het betrokken overheidsbedrijf.

In het beheerscontract dat tussen de Staat en de NMBS werd afgesloten voor de periode van 1 januari 1997 tot 31 december 2001 staat in de artikels 33 en 36 het bedrag vermeld van de financiële tegemoetkomingen van de Staat aan de NMBS voor de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst.

De hypothese waarin een postkantoor door een gemeente wordt gesubsidieerd, moet worden onderscheiden van deze waarin de opening of het behoud van een station door een gemeente wordt gesubsidieerd. Het subsidiëren van spoorwegactiviteiten van openbare dienst wordt immers bedoeld in de bepalingen van verordening 1191/69 EEG betreffende de bedrijvigheid van de lidstaten inzake verplichtingen die inherent zijn aan de notie van openbare dienst op het gebied van het vervoer via spoor, weg en water.

Deze verordening bepaalt dat enkel de verplichtingen van openbare dienst op het gebied van vervoer door de overheid vergoed mogen worden, binnen bepaalde grenzen en volgens bepaalde regels. De verordening

voorziet in het bijzonder in een financieringsmechanisme voor de opdrachten van openbare dienst via een mechanisme van contract van openbare dienst. Ze laat de staten de vrijheid om binnen hun structuren te bepalen welke autoriteiten bevoegd zijn om contracten met de betrokken bedrijven af te sluiten.

Het systeem van beheerscontract vastgelegd door de wet van 21 maart 1991 op de autonome overheidsbedrijven beantwoordt precies aan het mechanisme contract van openbare dienst van de EEG-verordening. De Belgische wetgever heeft de federale Staat exclusief de zorg toevertrouwd om in het beheerscontract de inhoud van de opdrachten die inherent zijn aan de notie openbare dienst en hun subsidiëring te bepalen. Er kan wettelijk geen sprake zijn van een beheerscontract tussen een autonoom overheidsbedrijf en een gemeente, omdat de wet enkel aan de federale staat de bevoegdheid toekent om beheerscontracten af te sluiten met deze bedrijven.

De NMBS is bereid om een samenwerking met andere partners te overwegen, maar wettelijk blijft de federale Staat bevoegd om beheerscontracten met het overheidsbedrijf, hier de NMBS, af te sluiten. Beheerscontracten met lokale overheden zijn op heden niet legaal.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Eigenlijk heeft de minister geen antwoord gegeven op mijn vragen. Een provincie of een gewest beantwoordt wel aan het begrip 'overheid' uit de Europese richtlijn.

De minister zegt dat regionale beheerscontracten niet kunnen worden afgesloten. Hoe zit het dan met de lokale contracten van De Post ? Vervallen die ? Zal de minister in de nieuwe wet de mogelijkheid creëren om regionale beheerscontracten af te sluiten ?

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : De wet staat wel toe dat lokale beheerscontracten kunnen worden afgesloten, maar we zijn er geen tegenstander van om dit expressis verbis op te nemen in de wet.

Ik ben blij dat de minister de lijn Mol-Herentals een belangrijke lijn vindt. De bestaande infrastructuur is er echter beperkt, en voor een verbetering van de kwaliteit ervan zijn gesprekken met de NMBS nodig.

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

OVERSTEEKPLAATSEN VOOR DE VOETGANGERS

– *Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang op onbeschermd oversteekplaatsen voor*

voetgangers die op het punt staan de straat over te steken" (nr. 188)

– *Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de zebrapaden voor voetgangers die op het punt staan de straat over te steken" (nr. 224)*

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : *Gazet van Antwerpen* berichtte vorige week over het toenemende aantal slachtoffers op onbeschermd oversteekplaatsen. Voetgangers die op het punt staan de straat over te steken op onbeschermd oversteekplaatsen hebben voorrang, in toepassing van een KB van voormalig staatssecretaris Peeters.

Ik wees bij de invoering reeds op het vals gevoel van veiligheid en het toenemende risico. Mijn vrees werd bewaarheid, ondanks de richtlijnen voor een oordeelkundige inrichting van oversteekplaatsen van het Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Kloppen die gegevens met de statistieken ? Is het aantal doden en zwaar gewonden op onbeschermd oversteekplaatsen toegenomen ?

Verdient het geen aanbeveling onbeschermd oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom op vierbaanswegen te verbannen ? Kunnen bij de wegbeheerders richtlijnen in die zin worden uitgevaardigd ?

De heer **Jan Mortelmans** (VL.BLOK) : Volgens *Gazet van Antwerpen* is er een alarmerende stijging van het aantal dodelijke ongevallen op zebrapaden. De nieuwe regeling, waarbij voetgangers voorrang hebben, voldoet dus duidelijk niet. Zebrapaden zijn dikwijls op zeer gevaarlijke plaatsen aangebracht. Veel automobilisten nemen het niet zo nauw met de verordening van 1996. Dit alles verhoogt het gevaar voor de voetgangers. Hoe zal de minister deze problematiek aanpakken ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De voorrang op onbeschermd oversteekplaatsen voor voetgangers is van kracht sinds 1 april 1996. Voor de cijfers van de letselongevallen met doden en ernstige gewonden met voetgangers die de rijbanen oversteken op plaatsen zonder verkeerslichten of zonder politieagenten die het verkeer regelen, verwijs ik naar de tabel die ik heb verstrekt aan de commissie.

In het rapport met aanbevelingen van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wordt een onderscheid gemaakt tussen bebouwde en niet-bebouwde kom, en tussen de gehanteerde snelheidsregimes.

De maximale oversteeklengte van een zebepad bedraagt twee rijstroken. Er worden ook inrichtingsvoorwaarden gekoppeld aan de markering van oversteekplaatsen voor voetgangers. Bij de beoordeling van aanvullende reglementen die voorzien in de markering van oversteekplaatsen voor voetgangers, wordt met deze aanbevelingen rekening gehouden.

Het is te simplistisch een algemeen verbod uit te vaardigen voor de aanleg van niet door verkeerslichten beschermde oversteekplaatsen voor voetgangers. Deze oversteekplaatsen hebben hun nut immers al bewezen.

De ongevallen zijn bovendien vaak het gevolg van een niet correcte naleving door de bestuurders van een aantal verkeersvoorschriften. Een richtlijn van het college van procureurs-generaal bepaalt dat het rijbewijs onmiddellijk kan worden ingetrokken wanneer een bestuurder een voetganger in gevaar brengt.

Het is echter geenszins de bedoeling het belang te relativeren van een infrastructuur die op het gewenst rijgedrag moet zijn afgestemd. Het is wel meer dan noodzakelijk te werken aan de sensibilisering van gemotoriseerde bestuurders. Daarom zal in een campagne van het BIVV in 2000 opnieuw de aandacht gevestigd worden op deze problematiek.

Een wederzijdse correcte naleving van rechten en plichten en een defensief rijgedrag moeten samen met een coherente infrastructuur op korte termijn het gewenste resultaat geven. Het gedrag van vele automobilisten blijft echter vaak van doorslaggevend belang.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Dit antwoord is onvoldoende. Tussen 1995 en 1998 is het aantal doden en zwaar gewonden op onbeschermden oversteekplaatsen met 7,4 procent toegenomen. De maatregel was nochtans gericht op een grotere veiligheid.

Hoe lang duurt de aanpassingsperiode waar de minister het over heeft ? Volgens mij zal ze nog zeer lang duren, omdat het verkeersgedrag in België sterk verschilt van dat in onze buurlanden. België ontbeert een rigoureuus handhavingsbeleid. Het regeerakkoord rept daarover met geen woord. Ons land kende alleen sensibiliseringscampagnes, maar die konden het tij niet keren.

Ik kant me niet tegen het bestaan van een onbeschermden oversteekplaatsen, wel tegen onbeschermden zebapaden buiten de bebouwde kom. Indien daar een oversteekplaats nodig is, moet ze worden beschermd. Veiligheid moet primeren op budgettaire overwegingen.

De heer **Jan Mortelmans** (VL.BLOK) : De heer Ansoms hamert terecht op dit knelpunt, maar waarom heeft de

rooms-rode regering het dan niet aangepakt ? Ik pleit voor een oordeelkundiger weginrichting, voor meer sensibilisering, voor strengere controles en een hardere aanpak bij overtredingen.

Minister **Isabelle Durant** (in het Frans) : U weet net zo goed als ik dat de cijfers niet de enige parameter zijn. Het aantal auto's is nagenoeg in vergelijkbare mate gestegen met het aantal verkeersslachtoffers.

Het aantal slachtoffers is niet de enige parameter : het rijgedrag en de controle zijn eveneens belangrijke elementen. Daar rijst de kwestie van het rijbewijs met punten dat zal moeten worden onderzocht in het kader van de maatregelen die moeten worden getroffen om het gevaarlijk rijgedrag aan te pakken.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Natuurlijk is de toename van het verkeer er mee de oorzaak van dat er meer ongelukken gebeuren. Tegelijkertijd neemt echter ook de verkeersagressie toe. Ik wijs dan ook nog eens op het grote belang van een aangepaste infrastructuur en een strenger toezien op het naleven van de verkeersregels.

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

TBL-VEILIGHEIDSSYSTEEM

Vraag van de heer Olivier Chastel tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het TBL-veiligheidssysteem (Transmissie Baken-Locomotief)" (nr. 195)

De heer **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Naar aanleiding van de treinramp in Paddington werd op de BBC gezegd dat dit ongeluk nooit gebeurd was als de Britse spoorwegen uitgerust waren geweest met de veiligheidssystemen van de NMBS. Met welke veiligheidssystemen zijn het rollend materieel en de lijnen van de NMBS dan wel uitgerust, in afwachting van een aanpassing aan het TBL-systeem (Transmissie Baken-Locomotief) ? Wordt de trein tot stilstand gebracht als deze een stopsignaal voorbijrijdt ? Hoe ver is men gevorderd met de studie over de aanpassing van de lijnen en het rollend materieel aan de TBL-technologie ? In hoeverre is de TBL-technologie al geïmplementeerd bij de NMBS ? Werden voldoende middelen uitgetrokken op het tienjarigenplan 1996-2005 voor de TBL-technologie, of zullen die bedragen moeten worden verhoogd in het kader van het nieuwe investeringsplan 2001-2010 ? Zal het

TBL-systeem voor een vlotter verkeer, vooral op de spitsuren, zorgen ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : In het kader van het tienjarenplan voor de investeringen moet de veiligheid nog worden verhoogd. Reizen met de trein moet absoluut veilig zijn. Dat is een van verkoopargumenten van het spoorwegvervoer.

Het huidige veiligheidssysteem op de lijnen en het rollend materiaal zonder TBL is een hulpmiddel voor de bestuurder en treedt in werking telkens als een waarschuwingssignaal voorbijgereden wordt maar brengt de trein niet tot stilstand indien een gesloten signaal wordt genegeerd.

Het TBL-project wordt in twee fasen ontwikkeld. Bij TBL1 wordt geremd wanneer een gesloten stopsignaal voorbijgereden wordt. TBL2 voorziet, bovenop TBL1, in een permanente snelheidscontrole en maakt het mogelijk rij-instructies op het dashboard weer te geven.

In het kader van het tienjarenplan 1996-2005 worden de middelen uitgetrokken voor de ontwikkeling van TBL2 en de installatie van de apparatuur aan boord van de voertuigen. Wat de installatie op het spoor zelf betreft, wordt sinds enkele maanden studiewerk verricht met het oog op een vlotter treinverkeer en de evolutie van TBL2 naar de Europese interoperabiliteitsnormen. De resultaten van die studie zullen de beheersorganen van de NMBS worden voorgelegd zodra ze beschikbaar zijn, en na goedkeuring zullen de nodige bedragen op het tienjarenplan 2001-2010 worden uitgetrokken.

In tegenstelling tot TBL1 kan TBL2 voor een iets vlotter spoorwegverkeer zorgen.

De heer **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Men had de indruk dat een treinramp zoals die in Paddington in België niet uit te sluiten was. De NMBS-directie leek niet echt oog te hebben voor het probleem. Nochtans staat de veiligheid van de reizigers op het spel. Het volledige spoorwegnet moet uitgerust worden met TBL, zodat alle treinreizigers op een veilige manier van A naar B kunnen sporen.

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

ONVEILIGHEID BIJ DE NMBS

Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toenemende diefstallen, agressie en onveiligheid bij de NMBS" (nr. 209)

De heer **Jan Mortelmans** (VL.BLOK) : De NMBS kampt met een toenemende agressie. Ook zijn er meer diefstallen uit pakwagens onder andere van de dienst – GSM's.

De bereikbaarheid van de treinbegeleiders komt daardoor in het gedrang. Blijkbaar gaat het om goed georganiseerde bendes. Naar verluidt zouden de treinwachters zelf moeten opdraaien voor de gevolgen, in afwachting van de vrijmaking van nieuwe fondsen. De rijkswacht zou nog enkel optreden in geval van fysieke bedreiging. Aldus verliezen de treinwachters elke mogelijkheid om reizigers uit een trein te zetten.

Kloppen die gegevens ? Kent de minister die problematiek ? Op welke wijze pakt ze de veiligheidsproblematiek aan ? Wat is het standpunt van de minister over het beperkt rijkswachtoptreden ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De NMBS heeft een veiligheidscomité opgericht met als prioritaire opdracht het opstellen van een actieplan tegen agressie. Dit actieplan werd op 11 oktober 1999 goedgekeurd door de beheersorganen van de NMBS, en wordt momenteel uitgewerkt. Dit actieplan gaat over : veiligheid van personeel, reizigers en klanten ; veilig treinverkeer ; bescherming van installaties en gebouwen ; en veiligheid als onderdeel van kwaliteit.

Welke concrete acties werden ondernomen ? Sinds 1 juli 1999 werd een database 'Agressie' opgericht. Op 29 oktober wordt de Centrale Meldkamer in werking gesteld.

De wet van 3 mei 1999 is duidelijk over het statuut van beëdigde personeelsleden. De NMBS heeft een voorstel ingediend om de treinbegeleiders als beëdigd bediende aan te stellen. In de loop van november zal de NMBS een aantal personeelsleden voorstellen als beëdigd bediende, dit in overeenstemming met artikel 104 van deze wet.

De samenwerking met de rijkswacht is geregeld in een protocolakkoord van 7 mei 1999. Ook worden voor deze problematiek afspraken gemaakt tussen de NMBS en de rijkswacht. Bij verbale agressie wordt de interne bewakingsdienst van de NMBS ingeschakeld. Bij fysieke agressie wordt de rijkswacht echter onmiddellijk opgeroepen. Door de geografische inplanting van de interne bewakingsdienst en de rijkswacht is een tussenkomst echter niet altijd mogelijk.

De heer **Jan Mortelmans** (VL.BLOK) : De integratie van de spoorwegpolitie in de rijkswacht vormt nog een probleem. Met bestaan van een recent actieplan verheugt me.

Wat zal er gebeuren met de voorstellen die binnen enkele weken bij de minister zullen toekomen ? Worden ze omgezet in KB's of in een wetsvoorstel ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Het eerste ontwerp is technisch en betreft een databank. (*Verder in het Frans*)

Er bestaan ook plannen voor de oprichting van een dienst die snel hulp kan bieden aan het personeel van de spoorwegen dat met agressie wordt geconfronteerd.

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

UITBREIDING VAN DE DRY-PORT TE MUIZEN

Vraag van de heer Bart Somers tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van omwonenden van de uitbreiding van de Dry-Port te Muizen" (nr. 213)

De heer **Bart Somers** (VLD) : Het NMBS-overslagstation Dry-Port te Muizen wil zijn activiteiten uitbreiden ; idem voor het rangeerstation Muizen. Beide liggen gekneld tussen woonzones, zodat de geluidshinder en de vrachtwagenoverlast nog groter dreigen te worden.

Wat doet de NMBS om de geluidshinder te beperken ? De omwonenden stellen een groenscherm voor. Was er daarover al overleg ? Wat is de stand van zaken ?

Hoeveel extra vrachtwagens worden verwacht ? Zijn er plannen voor een nieuwe verkeersweg ? Zijn er contacten met Vlaamse Gewest of met het stadsbestuur ? Is de minister met mij van oordeel dat een verdere exploitatie van de Dry-Port niet kan zonder een infrastructurele ontsluiting voor het vrachtvervoer ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Het plaatsen van een groenscherm kan een bijdrage leveren tot het minderen van hinderbeleving. De gemeentelijke groendienst zal hierover een voorstel uitwerken.

De NMBS is zeker bereid tot overleg. Dit overleg vond al verscheidene keren plaats. Om de geluidshinder van de vrachtwagens aan de Leuvensesteenweg te verminderen, werden al passende maatregelen genomen. Ik ben niet op de hoogte van een studie hierover, wat niet uitsluit dat een dergelijke initiatief werd genomen door andere bevoegde instanties.

Het gecombineerd vervoer is een techniek die moet worden aangemoedigd. Een nieuwe verkeersweg behoort niet tot de federale bevoegdheden. De exploitatie van de Dry-Port is in handen van een privé-firma, die een commercieel filiaal is van de NMBS.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Het overleg inzake de beperkingen van de overlast verheugt me. Voor het antwoord op mijn tweede vraag zal ik informatie inwinnen bij het stadsbestuur.

De Dry Port is blijkbaar in handen van een particulier bedrijf. De NMBS zou er ook goed aan doen contact op te nemen met het Vlaamse Gewest met het oog op een infrastructurele ontsluiting voor het vrachtvervoer.

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

– De vergadering wordt gesloten om 13.20 uur.