

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

Beknopt Verslag

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

8 - 12 - 1999
namiddag

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

Afkorting en bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000	:	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer</i>
QRVA	:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
HA	:	<i>Handelingen (Integraal Verslag)</i>
BV	:	<i>Beknopt Verslag</i>
PLEN	:	<i>Plenum</i>
COM	:	<i>Commissievergadering</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000	:	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	:	<i>Questions et Réponses écrites</i>
HA	:	<i>Annales (Compte Rendu Intégral)</i>
CRA	:	<i>Compte Rendu Analytique</i>
PLEN	:	<i>Séance plénière</i>
COM	:	<i>Réunion de commission</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
 Bestellingen :
 Tel. : 02/549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.deKamer.be
 e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
 Commandes :
 Tél. : 02/549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.laChambre.be
 e-mail : aff.generales@laChambre.be

INHOUD

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN – C 067

VRAGEN EN INTERPELLATIE

– Vragen van de heren **Daan Schalck**, **Tony Van Parys**, mevrouw **Fientje Moerman** en de heer **Karel Van Hoorebeke** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de bouw van het justitiepaleis te Gent (nrs 510, 559, 577 en 589)

Sprekers : **Daan Schalck**, **Tony Van Parys**, **Fientje Moerman**, **Karel Van Hoorebeke** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 5

– Vraag van de heer **Jacques Chabot** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de kosteloze toegang tot Internet (nr. 536)

Sprekers : **Jacques Chabot** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 7

– Vraag van mevrouw **Colette Burgeon** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de minderheidsparticipatie van de overheid in Sabena (nr. 565)

Sprekers : **Colette Burgeon** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 8

– Vragen van de heren **Marcel Hendrickx** en **Jo Vandeurzen** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de gerechtelijke gebouwen in Turnhout en Hasselt (nrs 503 en 511)

Sprekers : **Marcel Hendrickx** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties 9

– Vraag van mevrouw **Simonne Creyf** tot vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de bevordering van LPG-brandstof (nr. 549)

Sprekers : **Simonne Creyf** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 9

– Vraag van mevrouw **Géraldine Pelzer-Salandra** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de parkeerplaatsen aan de NMBS-stations (nr. 574)

Sprekers : **Géraldine Pelzer-Salandra** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 10

– Vraag van de heer **Jos Ansoms** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de HST-werken tussen Brussel en Luik (nr. 542)

Sprekers : **Jos Ansoms** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 10

– Vraag van de heer **Jos Ansoms** tot vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de spoorwegexploitatie door De Lijn (nr. 552)

Sprekers : **Jos Ansoms** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer 11

– Vraag van de heer **Jos Ansoms** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de overeenkomst tussen gemeenten en de NMBS (nr. 553)

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

11

– Interpellatie van de heer **Francis Van den Eynde** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de NMBS en het prinselijk huwelijk (nr. 169)

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

12

– Vraag van de heer **Jan Peeters** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de aansluiting van de IJzeren Rijn op het tracé Ranst-Grobbendonk (nr. 554)

Sprekers : **Jan Peeters** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

13

– Vraag van de heer **Lode Vanoost** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over het NMBS-gebouw in de Frankrijkstraat in Brussel (nr. 556)

Sprekers : **Lode Vanoost** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

13

– Vraag van de heer **Dirk Pieters** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over het protocolakkoord over het GEN (nr. 569)

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

14

– Vraag van mevrouw **Fientje Moerman** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de vrouwelijke werknemers bij de NMBS (nr. 562)

Sprekers : **Fientje Moerman** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

15

COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING

WOENSDAG 8 DECEMBER 1999

NAMIDDAG

VOORZITTER :

de heer **Francis VAN DEN EYNDE**

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur.

VRAGEN EN INTERPELLATIE

BOUW VAN JUSTITIEPALEIS IN GENT

– *Vraag van de heer Daan Schalck tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw justitiepaleis te Gent" (nr. 510)*

– *Vraag van de heer Tony Van Parys tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshof te Gent" (nr. 559)*

– *Vraag van de mevrouw Fientje Moerman tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshof te Gent" (nr. 577)*

– *Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bouw van een nieuw gerechtshof te Gent" (nr. 589)*

De heer **Daan Schalck** (SP) : De bouw van een nieuw gerechtshof in Gent sleept al lang aan. Ook voor de buurt is een nieuw gerechtshof in de Rabotwijk belangrijk.

Blijkbaar zijn nu bijkomende studies gevraagd.

Wat was de oorspronkelijke timing voor de bouw van een nieuw gerechtshof in Gent ?

Zijn er bijkomende studies en zo ja, welke ?

Worden het gekozen gebouw, de inplantingsplaats en de site opnieuw ter discussie gesteld ?

Wanneer zullen de werken starten ?

De heer **Tony Van Parijs** (CVP) : Tijdens de begrotingsbesprekingen werden al vragen gesteld over het justitiepaleis van Gent. Werd er overlegd met de minister van Justitie ? Het project kwam tot stand na ruime consultatie van de gebruikers van het gerechtshof, met de

buurt en met de Stad Gent. Dat resulteerde in een project dat ruime consensus en goedkeuring kreeg.

Met wie werd overlegd omtrent de nieuwe wending van het project ?

Kan de oorspronkelijk voorziene timing nog gehandhaafd blijven ?

Bestaat het risico niet dat zij die niet uitgekozen werden na de architectuurwedstrijd, bezwaar zouden aantekenen, indien men het project wijzigt ?

Het project *stricto sensu* was belangrijk, niet alleen omwille van het project justitiegebouw zelf, doch ook omwille van de buurt.

De rapporten over milieuvervuiling van de site, de afbraak van beschermde gebouwen, maakt de zaak nog ingewikkelder.

Is de nieuwe inplantingssite een compromis dat tot stand kwam in overleg met de huidige minister van Justitie ?

Wat met het BPA dat de stad Gent ontwierp om er zeker van te zijn dat het gebouw dáár zou komen ?

De nieuwe site botst met dat BPA. Wordt alles nu op de lange baan geschoven ?

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : De minister is zelf een kijkje komen nemen in Gent. Toch wil ik hem herinneren aan de motieven die tot de keuze van de site hebben geleid.

De Rabotwijk is verpauperd. Men dacht dat een nieuw gerechtsgebouw daar een goede investering zou zijn. Men dacht aanvankelijk aan het gebouw zelf en het park errond. Na het bezoek van de minister denkt men aan het betrekken van de ruimere omgeving bij het project. Daar zijn De Nieuwe Molens en Alcatel gevestigd, die nog langlopende milieuvergunningen hebben en een tweehonderdtal mensen tewerk stellen.

Een andere mogelijke uitbreiding is naar de terreinen van Ivago, waar echter twee beschermde gastorens staan en die zwaar vervuild zijn. Men spreekt over een half miljard frank voor de sanering van dat terrein, ten laste van de stad Gent. Dat zou voor een langdurig uitstel zorgen.

In welke zin wenst de minister bijkomend onderzoek te laten uitvoeren ?

Om welke redenen wenst de minister over te gaan tot het bijkomend onderzoek ?

Wat zal het effect van deze studie zijn op de uitvoering en de timing van het project ?

Gebeurt dit bijkomend onderzoek in overleg met het departement Justitie en/of andere betrokken partijen ? Tenslotte, werden de buurtbewoners ook betrokken bij de architectuurwedstrijd ?

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Alle Gentse collega's staan op dezelfde lijn en zijn verbolgen over de lijdensweg van het Justitiepaleis van Gent. Ik sluit me dan ook aan bij de vragen van mijn voorgangers. Een verder uitstel van de bouw van het Justitiepaleis kan niet worden geduld. De minister moet ook een duidelijk standpunt innemen.

Kan een wijziging van het project geen aanleiding geven tot processen met de architecten die aan de oorspronkelijke offerte hebben deelgenomen ? Werd de grond reeds van de NMBS aangekocht ? Welke prijs heeft men daarvoor betaald ? Wie zal instaan voor de sanering van de bodem ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Enkele weken geleden antwoordde ik al grotendeels op deze vragen. Ik heb blijkbaar toen de ongerustheid niet kunnen wegnemen. Het uitgangspunt was dat ik ter plaatse zou zien wat het project als resultaat zou geven. Na het bekijken van de maquette kwam ik tot de conclusie dat het geen goed idee was de wedstrijd over te doen, althans uitgaande van de gekozen site. De esthetische keuze was verantwoord.

Het betreft een belangrijke investering op een plaats die door de stad Gent zelf werd voorgesteld omwille van de meerwaarde voor de buurt. Als ik dat project nu nauwkeurig bekijk, rijzen er precies over die beweerde meerwaarde veel vragen.

Er is een mogelijkheid om het achterliggend gebied te kopen voor 110 miljoen frank. Tot nu toe is echter nog niets veranderd. Het gebouw zou tegen het hoge gebouw ernaast worden geduwd om een park te creëren. De te ontwikkelen wijk is dan gedeeltelijk afgesneden.

Zo is het idee ontstaan om het hele gebouw tien à vijftien meter op te schuiven. Dan wordt de wijk linksachter ontsloten. Aan de andere kant is ruimte. Dat er daar bedrijven staan met langlopende milieuvergunningen is niet belangrijk, omdat ik alleen maar een mogelijkheid zie.

Pas als men buiten het BPA zou gaan, kan er vertraging ontstaan.

De verschuiving past echter wel in het BPA. Dat is architecturaal logischer en mooier. Daarom heb ik de Regie gevraagd of dit kan. Behalve een verplaatsing van het gebouw zou er echter niets veranderen.

Ik ben daardoor ook zo verrast door de hevige reacties. Het doel is het project even snel, doch nog beter te realiseren. De timing en uitvoering, alsook het budget van twee miljard blijven gerespecteerd. Zo'n belangrijke investering vereist een meerwaarde voor de buurt en die kans biedt zich nu aan. De onterechte onrust is blijkbaar alleen het resultaat van een gebrekkige communicatie, waarvoor ik de verantwoordelijkheid opneem.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Indien de timing in het gedrang komt, zal u dan teruggrijpen naar het oorspronkelijk project ? Het belangrijkste criterium om het project aan de gekozen architect toe te wijzen had te maken met de omgevingsfactoren. Zal dat geen problemen geven met de andere kandidaten van de architectuurwedstrijd, zelfs als het slechts om een verschuiving van 15 meter gaat ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Ik zie dat probleem niet, eigenlijk verandert er niets. Maar ook dit moet worden onderzocht. Ik zou het jammer vinden dat een verbetering onmogelijk wordt gemaakt door een slechte communicatie.

De heer **Tony Van Parys** (CVP) : Welke opdrachten zijn er precies gegeven met betrekking tot het opschuiven van het gebouw ? Wanneer zullen ze afgerond zijn ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Ik heb die opdracht gegeven aan de Regie der gebouwen toen ik daar was. Hoe ze de opdracht uitvoert, moet ze zelf zien.

De heer **Tony Van Parijs** (CVP) : Welke tijdslimieten moeten in acht worden genomen ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : De timing mag niet in het gedrang komen. Ik heb dat al gezegd. Waarom blijft men daaraan twijfelen ?

De heer **Tony Van Parijs** (CVP) : De bezorgdheid is zo groot omdat het project na zeer subtiel overleg tot stand kwam. Dat overleg heeft de minister niet verdergezet. Alle partijen werden hierbij betrokken omdat het een zeer gevoelig dossier betreft. De belangen van de stad Gent waren het essentiële uitgangspunt, dat nu terzijde wordt geschoven.

Kan er in januari overleg worden georganiseerd met alle betrokkenen om een stand van zaken te geven ? De

timing is zeer belangrijk. Het huidige gerechtsgebouw is stilaan onbruikbaar geworden.

Kan er wel worden afgeweken van het uitgekozen architectuurontwerp ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Ik heb over alle architectuurwedstrijden advies gevraagd van de architecten.

Als ik de maquette bekeek, leek het niet mijn persoonlijke keuze te zijn, maar ter plaatse heb ik het ontwerp begrepen.

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : De minister zegt dat de meerwaarde voor de buurt maximaal moet zijn. Hij wil dus de verschuiving laten onderzoeken. Is het resultaat negatief, dan keert men terug naar het oorspronkelijk concept.

De eerste schepen heeft in de gemeenteraadscmissie gezegd dat het ontwerp zelf niet kan worden gewijzigd en dat het opschuiven van het gebouw maar kan als er evenredig bruikbaar groen bijkomt. Daar komt dan het probleem van de vervuilde grond te voorschijn.

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Het is duidelijk dat men dit stuk terrein niet binnen dezelfde timing in het project kan integreren.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU-ID) : Dank voor dit duidelijk antwoord. Indien noch het project, noch de timing in het gedrang komen, heb ik geen problemen met het verschuiven van het gebouw omwille van esthetische redenen, of omwille van een maximale meerwaarde voor de buurt. Werden de gronden van de NMBS al aangekocht ? Is er een onderzoek naar de mogelijkheid om af te wijken van het door een jury geselecteerde project ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Ik heb voor verschillende projecten laten onderzoeken of een afwijking mogelijk was. De onderhandelingen over de aankoop van de gronden zijn bezig. Ik heb geen bezwaar tegen het gevraagde overleg in januari 2000.

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

GRATIS TOEGANG TOT INTERNET

Vraag van de heer Jacques Chabot tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de aanbiedingen voor kosteloze toegang tot internet" (nr. 536).

De heer **Jacques Chabot** (PS) : Sinds een paar maanden krijgen we de ene aanbieding na de andere voor gratis toegang tot internet. Jammer genoeg schuilt er altijd wel ergens een addertje onder het gras : de gesprekskosten blijf je betalen, het doorzenden duurt langer, je krijgt meer reclameboodschappen te slikken, wie een beroep doet op de helpdesk, moet soms tot 45 frank per minuut betalen, men doet er alles aan om de verbinding langer te laten duren, je krijgt voortdurend inlichtingenfiches voorgeschoteld met het verzoek deze in te vullen, enz.

Zal de minister maatregelen treffen om de gebruiker te garanderen dat hij geen misleidende informatie krijgt en dat zijn persoonsgegevens beschermd worden ?

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : De garanties betreffende het waarheidsgehalte van de informatie op internet vallen onder de wet op de handelspraktijken, die betreffende de persoonsgegevens zijn een zaak van het gerecht. Uiteraard is controle nodig.

Bestanden zouden niet voor marketingdoeleinden gebruikt mogen worden, tenzij de betrokkene daarmee instemt.

Er bestaat niet zoiets als "gratis internet". Gebruiker en provider dragen samen de gesprekskosten. Alleen de toegang is gratis, en ofwel betaal je voor de verbinding, ofwel onderga je de reclame.

Bij sommige aanbiedingen wordt je verondersteld ermee in te stemmen dat je persoonsgegevens gebruikt worden. Het probleem wordt hier contractueel geregeld.

Het telefoontarief bedraagt momenteel 45 frank. Ik zal mijn best doen om die prijs te doen zakken.

De vraag is of we evolueren naar een werkelijk volledig gratis internetgebruik dan wel naar het Engelse systeem met reclame.

Op de bescherming van de privacy wordt toegezien.

Wat Belgacom betreft, is het zo dat elke operator zijn deel van de aangerekende prijs krijgt. Als een tweede operator zich aansluit, moet hij de 45 frank die per uur worden aangerekend, delen met Belgacom. Dat verklaart ook waarom het tarief per uur van 35 op 45 frank werd gebracht. Toen het maar 35 frank bedroeg, was het deel dat Belgacom ontving, trouwens kleiner dan de reële kostprijs.

De heer **Jacques Chabot** (PS) : Uw antwoorden bevestigen mijn vermoeden dat u voor uw voornemen om iedereen toegang tot internet te verschaffen, niet op de providers moet rekenen.

Momenteel geeft de internetgebruiker met één enkele klik de toestemming zijn persoonlijke gegevens te gebruiken. De gebruiker kan bijgevolg nog beter worden beschermd.

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

MINDERHEIDSPARTICIPATIE VAN DE OVERHEID IN SABENA

Vraag van mevrouw Colette Burgeon tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de minderheidsparticipatie van de overheid in Sabena" (nr. 565)

Mevrouw **Colette Burgeon** (PS) : Eind 2000 zal Swissair 67,7 % van het kapitaal van Sabena in handen hebben. Blijkbaar is het de bedoeling dat de Belgische Staat zich volledig uit Sabena terugtrekt en dat Swissair de controle overneemt op voorwaarde dat de maatschappij haar Europees karakter bewaart.

Op welke wijze zal u de belangen van de Belgische Staat vrijwaren wanneer een nationale operator de facto ontbreekt ?

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Ik heb vastgesteld dat de participatie van de Belgische Staat tot 32,5% zal terugvallen. Dat is het gevolg van de overeenkomst die met de holding SRA werd gesloten.

Ik heb gesprekken met Swissair aangevat om de werkgelegenheid en het imago te vrijwaren. Het in 1995 gesloten akkoord is ontoereikend. Ik heb bijgevolg gevraagd een werkgroep op te richten die zich over het probleem zal beraden. Wij zullen ons in onze gesprekken met de Zwitsers door een bankier laten bijstaan.

Een en ander zal niet tegen het einde van het jaar worden afgerond. Ik wil er de nodige tijd voor uittrekken. Verscheidene privatiseringsdossiers kunnen onmogelijk nog dit jaar worden afgerond ; ik denk aan Sabena maar ook aan Belgacom. Pas over enkele maanden, na overleg met onze partners, zal ik een duidelijker inzicht hebben. De studies met betrekking tot de omvorming tot een naamloze vennootschap zijn nagenoeg rond. Ik blijf voortdurend in contact met John Goossens, ten aanzien van wie ik geen enkele animositeit koester, ongeacht wat men daarover in de pers ook moge beweren.

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

Mevrouw **Collette Burgeon** (PS) : Ik vrees dat de holding de vrije hand krijgt om tot delokalisaties over te gaan. Pogingen daartoe zijn trouwens al aan de gang. Men moet op dezelfde manier tewerkgaan als bij De

Post. Ik hoop dat wij van de evolutie van de situatie op de hoogte zullen worden gehouden.

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Tactisch is het makkelijker om te onderhandelen wanneer wij over 50,4% van de aandelen beschikken, veeleer dan te wachten tot wanneer onze participatie tot 32,5% is teruggevallen.

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

GERECHTELIJKE GEBOUWEN IN TURNHOUT EN HASSELT

– *Vraag van de heer Marcel Hendrickx tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de plannen voor het optrekken van gebouwen en de uitbreiding van de gerechtelijke diensten te Turnhout" (nr. 503)*

– *Vraag van de heer Jo Vandeurzen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de erbarmelijke werkomstandigheden van de rechtbanken van Hasselt" (nr. 511)*

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Ondanks de gedane inspanningen bestaan er nog twee ernstige problemen inzake de huisvesting van diverse diensten van het ministerie van Justitie in Turnhout. Het gebouw Academia aan de Warandestraat staat al tien jaar te verkommeren. In 1989 werd het hals over kop onteigend, maar er gebeurde niets meer. Er werden architecten aangeduid en ontwerpen gemaakt, maar niets gerealiseerd. Er moet dringend iets gebeuren.

Een tweede probleem is het zogenaamde justitiegebouw. Er wordt over enkele opties gesproken, maar een oplossing lijkt niet in zicht.

Wat is de planning voor het gebouw Academia te Turnhout ? Wanneer wordt de reeds vaak beloofde nieuwbouw gerealiseerd en wat zal de bestemming hiervan zijn ? Zijn hiervoor kredieten uitgetrokken en zo ja, in welke begroting en voor welk bedrag ?

Voorziet de Regie der Gebouwen in het huren of aankopen van een gebouw, dienende als justitiehuis te Turnhout en wanneer wordt dit gepland en met welke middelen ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : In verband met het gebouw Academia werd het ontwerp goedgekeurd. De aanbesteding van de ruwbouw is gepland voor het tweede semester van 2000. Indien er budgetten voorhanden zijn, maar daar heb ik nog geen juiste kijk op, zal in het eerste semester 215 miljoen worden uitgetrokken, in het tweede semester 2000 40 miljoen en zullen de

zogenaamde mobiele rekken voor het archief in het eerste semester 2000 worden aanbesteed ten bedrage van 18 miljoen. De totale kostprijs belooft dus ongeveer 270 miljoen frank.

Voor het justitiehuis werd een huurcontract 3-6-9 door mij ondertekend op 18 oktober 1999 voor het gelijkvloers van het gebouw Merodelei, 29. Een definitieve vestigingsplaats is er dus nog niet, maar het huurcontract 3-6-9 jaar laat het zoeken naar alternatieven toe.

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Ik hoop dat de beschikbare middelen voldoende zijn. Anders vraag ik om hieraan toch prioriteit te geven.

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

BEVORDERING VAN LPG-BRANDSTOF

Vraag van mevrouw Simonne Creyf tot vice-eerste minister van Mobiliteit en Vervoer over "bevordering van LPG-brandstof in het raam van de strijd tegen de luchtverontreiniging" (nr. 549)

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : In december van vorig jaar geeft de Kamer een resolutie goedgekeurd ter bevordering van het gebruik van LPG en dit in het raam van de strijd tegen de luchtverontreiniging. Ook de Europese Commissie heeft initiatieven genomen om het gebruik van LPG te bevorderen. LPG bevat geen lood, geen additieven en vrijwel geen zwavel. De luchtverontreiniging neemt in Vlaanderen nog toe, grotendeels ten gevolge van het verkeer.

Zo heeft de VAB onlangs nog een actie gehouden om te wijzen op de ecologische voordelen van LPG. Er wordt onder meer gevraagd om de aanvullende belasting op LPG af te schaffen en een einde te maken aan het toegangsverbod aan overdekte parkeerruimten. Wat is de houding van de minister terzake ? Is zij bereid om de resolutie uit te voeren ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De resolutie van de Kamer bevat een aantal concrete maatregelen. Ze kreeg ruime steun.

Er is een multidisciplinaire aanpak nodig waarbij de verschillende niveaus betrokken worden. Ik leg contact met de Gewesten en Europa.

Het toegangsverbod tot overdekte parkingterreinen wordt geregeld door de gewestelijke milieuwetgeving en het ARAB. Ongevallen waren in het verleden te wijten aan brandstoflekken en slechte installatie.

Ik ben bezig aan een reglementering van de installatie in de voertuigen. Ze voorziet onder meer in het automatisch stoppen bij het vullen van LPG-tanks als een bepaald niveau is bereikt en ze bevat bepalingen met betrekking tot de installateurs.

Als die reglementering er is, zal ik met mijn collega van Werkgelegenheid en met de bevoegde gewestministers nagaan of aanpassingen nodig zijn aan de verkeersreglementering. Ook de minister van Financiën moet onderzoeken of een aanpassing van de verkeersbelasting mogelijk of aangewezen is. Ik hoop zo de obstakels vlug uit de weg te ruimen om het gebruik van LPG te bevorderen.

Mevrouw **Simonne Creyf** (CVP) : Verschillende onderzoeken beweren al dat de veiligheid van LPG-installaties heel erg verbeterd is. Ik begrijp dat de minister dat bijkomend wil onderzoeken, maar het mag daarbij niet blijven. Als de studies uitwijzen, dat er geen veiligheidsbezwaren zijn, moet de reglementering ten voordele van LPG worden aangepast, alsook de belasting ervan.

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

TARIEVEN VOOR DE PARKEERPLAATSEN AAN DE NMBS-STATIONS

Vraag van mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de "tarieven voor de parkeerplaatsen aan de NMBS-stations" (nr. 574)

Mevrouw **Géraldine Pelzer-Salandra** (Ecolo-Agalev) : Automobilisten moeten er via allerlei incentives toe worden aangezet hun auto bij het station achter te laten en naar het werk te sporen. De tarieven voor de parkeerplaatsen aan de NMBS-stations zijn echter zeer duur, met name te Verviers. Is dat overal het geval ? Wat gebeurt er met de opbrengst ? Kan men geen voordelige tarieven invoeren voor personen die dagelijks de trein nemen ?

Minister **Isabelle Durant** (in het Frans) : Het is juist dat er incentives moeten komen om de mensen ertoe aan te zetten hun auto aan het station te parkeren en de trein te nemen. Bepaalde parkeerplaatsen zijn gratis, voor andere moet worden betaald. Alles hangt ervan af wie eigendom is van de grond waarop de parkeerplaatsen zich bevinden. Die grond kan eigendom zijn van de gemeente, het Gewest, of er kan sprake zijn van een gedeelde eigendom met de NMBS.

Ik zal een lijst laten opstellen van alle parkings in de buurt van een station en laten nagaan wie eigenaar is en in hoeverre wij de tarieven kunnen doen dalen. Aantrek-

kelijke parkeertarieven zijn een must voor het welslagen van het GEN-project.

De bestemming van de grond waarop de parkings in Brussel zijn aangelegd, maakt het soms onmogelijk om ze lineair uit te breiden. De drie Gewesten zullen hun beleid op dat vlak op elkaar moeten afstemmen.

De parkeerterreinen die astronomische prijzen aanrekenen, worden dus in kaart gebracht, en er wordt nagegaan welke oplossingen mogelijk zijn.

Mevrouw **Géraldine Pelzer-Salandra** (Ecolo-Agalev) : Ik zie dat de minister zich enthousiast op dit dossier gestort heeft, en daar ben ik heel blij om.

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

HST-WERKEN TUSSEN BRUSSEL EN LUIK

Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de timing van de werken aan de oostelijke tak van HST-net tussen Brussel en Luik in het perspectief van het congestieprobleem in het algemeen en de uitbouw van het gewestelijk expresnet rond Brussel in het bijzonder" (nr. 542)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Het derde en vierde spoor tussen Brussel en Leuven zijn erg belangrijk in de strijd tegen de files en voor de organisatie van het voorstedelijk treinverkeer. De werken moeten voltooid zijn tegen 2002.

Die werken leiden tot vertragingen. Dat moeten we erbij nemen. De vertragingen treffen de reizigers uit Limburg, uiteraard niet die niet uit Luik.

Verlopen de werken tussen Brussel en Leuven nog steeds volgens plan, en zal de timing kunnen worden gerespecteerd ?

Is de minister het met ons eens dat – indien er problemen zouden rijzen inzake de timing van de werken op de oostelijke tak – prioriteit moet gegeven worden aan de werken tussen Brussel en Leuven boven de werken tussen Leuven en Luik, met het oog op de bereikbaarheid van Brussel in het algemeen en van de snelle uitbouw van voorstedelijk treinverkeer tussen Leuven en Brussel in het bijzonder ?

Is de minister bereid om desnoods maatregelen te nemen om te waken over het respecteren van de timing van de werken tussen Brussel en Leuven ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Werken belemmeren altijd het verkeer. Dat zal in de volgende jaren ook op het spoor Ottignies-Nijvel zo zijn.

De werken tussen Brussel en Leuven verlopen volgens plan. Dat plan is sterk gefaseerd. Het sporenschema Leuven-Zaventem moet volledig worden omgeturnd. Dat maakt de schema's daar nog complexer. Op bouwkundig vlak zijn de werken Brussel-Leuven eenvoudiger. De werken gaan echter overal door dichtbewoond gebied, wat het geheel zeer moeilijk maakt. Het driesporenproject Brussel-Leuven zal eind 2003 af zijn, het viersporenproject eind 2005. Er wordt alles aan gedaan om die schema's punctueel te volgen.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik had gehoopt op een ander antwoord. Het schema wordt dus niet gehaald. Het vak Leuven-Luik wordt tijdig voltooid, Brussel-Leuven niet. Dat betekent dat het meest dringende stuk later zal zijn voltooid dan het zuivere HST-deel. Voor mij is dit helemaal nieuw. Dat is een koude douche ! Ik zal onderzoeken waarom dit gebeurt.

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

SPOORWEGEXPLOITATIE DOOR DE LIJN

Vraag van de heer Jos Ansoms tot vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van de Vlaamse minister van Mobiliteit Steve Stevaert om De Lijn voor te bereiden voor spoorexploitatie" (nr. 552)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Onlangs lazen we in de pers dat Vlaams minister Stevaert De Lijn gevraagd heeft zich voor te bereiden op de exploitatie van spoorlijnen. Zo moet De Lijn spoorexpertise opdoen en heeft ze de opdracht na te gaan in welke buitenlandse spoorwegmaatschappijen ze zich zou kunnen inkopen. Die uitspraken hebben uiteraard gevolgen voor het hele spoorvervoer.

Heeft de Vlaamse minister dit beleidsvoornemen voorgesteld aan de Interministeriële Conferentie Verkeer en Infrastructuur ?

Wat is het standpunt van de federale minister op deze stap van haar Vlaamse collega ?

Kunnen regionale beheerscontracten een eerste stap zijn naar wat minister Stevaert deze week in de pers heeft gezegd omtrent de regionale spoorexploitatie ?

Vindt de minister dat een wederzijdse vertegenwoordiging van de NMBS en De Lijn in elkaars raden van bestuur aangewezen, indien de maatschappijen elkaars

concurrenten worden in plaats van elkaars complementen ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : De gemeenschappelijke exploitatie door De Lijn en de NMBS werd door de heer Stevaert nog niet officieel aangekaart. Hij vroeg ook niet dit punt op de agenda van het Overlegcomité te plaatsen. (*Verder in het Nederlands*)

Er zijn absoluut geen officiële contacten tussen de diverse overheden en de NMBS en De Lijn in verband met de uitspraken van de heer Stevaert.

Een gewestelijke vervoermaatschappij kan volgens de EU-reglementering niet worden erkend als spoorwegexploitant.

De federale regering is bevoegd voor de NMBS. Het lijkt mij niet nodig andere operatoren op het spoorwernet toe te laten, wat een betere samenwerking op het vlak van dienstregelingen en een betere dienstverlening uiteraard niet uitsluit.

Gesprekken moeten met alle regionale vervoermaatschappijen worden gevoerd.

De NMBS en De Lijn moeten mekaar complementeren, niet beconcurreren. De raad van bestuur van de NMBS is samengesteld door haar aandeelhouder, de federale overheid.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Ik dank de minister voor dit duidelijk antwoord. Ze is het dus niet eens met Vlaams minister Stevaert. Ik hoop dat dit antwoord hem zal worden bezorgd.

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

OVEREENKOMST TUSSEN GEMEENTEN EN DE NMBS

Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de analogie tussen (boven)gemeentelijke overeenkomsten met De Post enerzijds en met de NMBS anderzijds – juridische discussie omtrent de mogelijkheid van zulke overeenkomsten binnen de huidige context van de bestaande wet betreffende sommige overheidsbedrijven" (nr. 553)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Enkele weken geleden vroeg ik aan de minister of niet kon worden gedacht aan een tussenkomst van gemeenten om stations te behoeven voor sluiting. De minister zei toen dat dit onmogelijk was.

Sommige gemeenten hebben met De Post wel reeds dergelijke akkoorden afgesloten en minister Daems heeft

daarop reeds zeer positief gereageerd. Hij maakte daarbij onderscheid tussen de publieke en universele dienstverlening en zag geen enkel juridisch obstakel.

Hoe kan minister Durant volhouden dat dezelfde wetsbepalingen het onmogelijk zouden maken voor gemeenten om een overeenkomst te sluiten met het ene overheidsbedrijf, en dat diezelfde wetsbepalingen het anderszijds mogelijk zouden maken voor gemeenten om een overeenkomst te sluiten met het andere overheidsbedrijf ?

Indien de minister dan toch krampachtig vasthoudt aan haar interpretatie, zal zij zich dan verzetten tegen het opnemen van een uitdrukkelijke bepaling in de komende herziening van de wet over de overheidsbedrijven, die zulke overeenkomsten mogelijk maakt ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Ik hoorde het antwoord van minister Daems op de vragen van de heer Van Eetvelt in verband met De Post. De Post is de NMBS niet. De Post zal door de komende programmatwet belangrijke wijzigingen ondergaan. De NMBS is een ander overheidsbedrijf.

Wij zullen het debat over de wet van maart 1991 niet uit de weg gaan. (*Verder in het Frans*)

Dit debat zal wellicht leiden tot vragen, amendementen en discussie. Wat mij betreft, kan er op dit moment geen sprake zijn van een beheerscontract. Dat is trouwens ook niet het enige instrument voor samenwerking waarover we beschikken. Het debat zal worden geopend naar aanleiding van de herziening van de wet van 1991.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : De vraag van de heer Van Eetvelt was gesteld vóór de goedkeuring van de programmawet.

De huidige Post heeft dezelfde wettelijke basis als de NMBS, namelijk de wet van 1991.

Er bestaat een tegenspraak binnen de regering. Vindt de minister dat lokale of regionale beheerscontracten mogelijk moeten worden ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De situatie voor de NMBS en De Post is niet dezelfde, omdat de subsidiëring voor de openbare dienst van de NMBS onderworpen is aan EEG-verordening 1191/69.

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

DE NMBS EN HET PRINSELIJK HUWELIJK

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en de festiviteiten naar aanleiding van het prinselijk huwelijk van 4 december 1999" (nr. 169)

De heer **Francis Van den Eynde** (VL. BLOK) : Het geklungel en de blunders van de NMBS vormen het *Leitmotiv* van deze commissie. Het verhaal van de NMBS-blunders naar aanleiding van het prinselijk huwelijk op 4 december is gekend. De NMBS wou gratis sporen gunnen aan iedereen, ongeacht de gekozen bestemming. Er werd geen limiet gezet op het aantal gratis tickets, noch werd een uitreikingstermijn vastgelegd. Op 24 november werd plots de hele operatie afgesloten, omdat het succes ervan veel te groot was. Op 27 november werd dan beslist dat wie een gratis biljet kreeg voor een andere bestemming dan Brussel, dit biljet wel nog kon gebruiken in januari en februari 2000. Dat is merkwaardig. Niet alleen moest men het succes van de actie te lijf gaan door de stopzetting ervan, maar ook door een spreidingsplan. Wie geen biljet wou gaan halen, bijvoorbeeld omdat hij op 4 december moest werken, kwam nu bedrogen uit : hij had het gratis ticket immers op een andere dag kunnen gebruiken. Wie zich gediscrimineerd voelt, heeft geen ongelijk.

Hoe kunnen verantwoordelijken van een bedrijf zo'n gek initiatief nemen ? Heeft de regering dit initiatief gesuggereerd ? Kwam de suggestie van hogerhand ?

Dit is echt geen goede promotie voor de spoorwegen geweest. Hoeveel heeft dit initiatief gekost ? Wat is de schade aan de reputatie van de NMBS ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De operatie van de NMBS was slecht voorbereid en ik betreur dat. De afgevaardigde heeft ook tegenstrijdige verklaringen afgelegd, wat ik eveneens betreur.

De reizigers zijn allen in Brussel geraakt en dat zonder problemen. Ook op 3 december liep alles trouwens zeer vlot.

De hele operatie bewijst echter dat de mensen toch nog vertrouwen hebben in de NMBS. Een eventuele volgende operatie moet beter voorbereid worden. Het ging hier om een goed idee van de NMBS, maar de voorbereiding liet te wensen over.

De heer **Francis Van den Eynde** (VL.BLOK) : Ik dank de minister voor dit antwoord. Ik ga met haar akkoord dat de mensen die op 3 december per spoor naar hun werk gingen beter bediend werden dan zij die op 4 december gratis wilden sporen, en dit terecht. De chronologie van

het NMBS-opzet om één dag ongelimiteerd gratis sporen aan te bieden bewijst dat dit een mislukking was. Wie om een of andere reden geen gratis ticket voor 4 december afhaalde, krijgt ook geen gratis ritje in januari of februari 2000. Ik meen niet dat dit gratis sporen in januari en februari het NMBS-blazen kan oppoetsen.

De **voorzitter** : Ik heb een motie van aanbeveling ontvangen van de heer Francis Van den Eynde (VL. BLOK) : Deze luidt als volgt :

"De Kamer,

- gehoord de interpellatie van de heer Van den Eynde ;
- gehoord het antwoord van de regering ;

– verzoekt deze laatste er voortaan zorg voor te dragen dat de NMBS geen overhaaste en onzorgvuldig voorbereide initiatieven zou treffen ten overstaan van het cliënteel van de spoorwegen en zelf ook geen enkel initiatief in die zin te nemen."

Een eenvoudige motie werd ondertekend door de heren Wauthier (PRL-FDF-MCC), Depreter (PS), Chastel (PRL-FDF-MCC), Chabot (PS), Philtjens (VLD) en mevrouw Pelzer-Salandra (Ecolo-Agalev).

Over deze moties zal in een volgende plenaire vergadering worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

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

AANSLUITING VAN DE IJZEREN RIJN OP HET TRACÉ RANST-GROBBENDONK

Vraag van de heer Jan Peeters tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de IJzeren Rijn op de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven via een nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk langs de snelweg E313" (nr. 554)

De heer **Jan Peeters** (SP) : Vorige week kreeg ik op deze vraag een foutief antwoord. Daarom stel ik ze opnieuw.

In het ontwerp van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie Antwerpen wordt voorgesteld de geplande IJzeren Rijn aan te sluiten op de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven via een nieuw tracé Ranst-Grobbendonk. Volgens de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen zou er ook reizigersvervoer komen op deze lijn.

Dit tracé zal heel wat onteigeningen en grondinnames meebrengen. Daartegen rees al heel wat verzet.

Is de NMBS vragende partij voor deze nieuwe spoorlijn ? In het verleden was ze dat niet, omdat ze vond dat de bestaande lijn Berchem-Lier het vrachtverkeer kon opvangen.

Wat is de kostprijs van dit project ? Werd al een kosten-batenanalyse gemaakt ? Met welk resultaat ?

Is er al een evaluatie gemaakt van de ecologische impact van dit tracé ?

Bestaan er plannen om reizigerstreinen in te leggen op dit tracé ?

Kan men deze miljarden niet zuiniger besteden voor de verbetering van de spoorwegovergangen op de lijn Lier-Herentals-Neerpelt, die zwaarder zullen worden belast na de realisatie van de IJzeren Rijn ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De NMBS is geen vragende partij voor een nieuwe spoorlijn langs de E313. De bestaande lijn 15 kan de ontsluiting oostelijk opvangen. Indien nodig komt er wel een bocht via Lier om de verbinding Antwerpse haven en IJzeren Rijn te realiseren. Een nieuwe lijn over 15 kilometer zou een miljardenproject zijn. De bijkomende vragen zijn niet relevant, aangezien de NMBS geen voorstander is van een nieuwe lijn langs de E313 Ranst-Grobbendonk.

De heer **Jan Peeters** (SP) : Dit is een duidelijk antwoord. De provincie hoeft dat tracé dus niet te reserveren. Dat zal heel wat mensen geruststellen.

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

NMBS-GEBOUW IN DE FRANKRIJKSTRAAT

Vraag van de heer Lode Vanoost tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-gebouw in de Frankrijkstraat" (nr. 556)

De heer **Lode Vanoost** (Agalev-Ecolo) : Het Delta-gebouw in de Frankrijkstraat is af. De NMBS wil er haar centrale diensten samenbrengen.

In de huidige hoofdzetel werden onlangs renovatiewerken uitgevoerd, in het nieuwe gebouw wil men nu al aanpassingswerken uitvoeren.

Wanneer wordt of werd de beslissing om aanpassingen te doen aan een gebouw dat pas werd afgewerkt, genomen door de directie van de NMBS ?

Wanneer zullen de werken aanvatten en hoe lang zullen zij duren ?

Wat is de volledige kostprijs ?

Wat was de kostprijs van de renovatie van het huidige directiegebouw ?

Worden de aanpassingswerken aan het Delta-gebouw door Eurostation zelf uitgevoerd of door een andere aannemer ? Zo ja, welke ?

Welk architectenbureau werd hiervoor aangeduid ? Betreft het hier een bureau dat reeds voor Eurostation werkt ? Op welke wijze gebeurde deze aanwijzing, door een openbare offerte of op een andere wijze ?

Uit welke begrotingspost van de NMBS worden deze werken gefinancierd ? Gaat het hierbij om middelen die door de overheid ter beschikking werden gesteld voor de organisatie van het binnenlands openbaar vervoer ? Behoren deze werken volgens de NMBS tot de openbare taak ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De gebouwen van de NMBS vallen volgens de NMBS niet onder artikel 156 van de wet op de Openbare Aanbestedingen van 1991. De werken behoren tot het privé-domein van het autonome overheidsbedrijf NMBS. De NMBS acht de werken verantwoord, aangezien ze haar personeel beter zullen motiveren en het andere gebouw uitermate verouderd is.

Er werd een externe audit uitgevoerd, waarvan de resultaten in augustus 1999 bekend werden. Die aanbevelingen werden goedgekeurd door het directiecomité in september 1999. Het gebouw Delta-Zennewater wordt de hoofdzetel, met ontvangst- en vergaderzalen.

De aanpassingen aan de directiegebouwen op de site Brussel-Zuid zullen vijf jaar duren. De werken aan het Delta-gebouw zijn gepland voor de tweede helft van 2000. De aanpassing van alle gebouwen zal 4 miljard frank kosten.

De renovatiekost van het gebouw in de Frankrijkstraat 85 wordt door een extern bureau geraamd op 576 miljoen frank. De werken worden uitgevoerd door de NV Eurostation, met eigen architecten, die zich kunnen laten bijsturen door externe binnenhuisarchitecten. De middelen worden geput uit het budget eigen fondsen van de NMBS.

Ik zal de regeringscommissaris vragen om een rapport op te stellen. (*Verder in het Frans*)

De posten van die begroting mogen de openbare dienstverlening van de NMBS niet in het gedrang brengen. Als voor de werken uit de eigen middelen wordt geput, is alleen de NMBS verantwoordelijk en moet zij de financiële last dragen.

De heer **Lode Vanoost** (Agalev-Ecolo) : De NMBS doet natuurlijk met zijn fondsen wat ze wil. De overheid is echter een belangrijke partner en heeft geen zicht op het gebruik van die fondsen.

Ik stel me wel vragen bij het feit dat de NMBS een gebouw opricht en het kort nadien moet verbouwen. Ik ben dan ook blij dat de minister de regeringscommissaris gevraagd heeft een verslag op te stellen.

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

PROTOCOLAKKOORD OVER HET GEN

Vraag van de heer Dirk Pieters tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het protocolakkoord van 30 maart 1999 tussen de federale regering en de gewestregeringen over het Gewestelijk Expresnet (GEN) (nr. 569)

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Op 30 maart laatstleden sloten de federale regering en de Vlaamse, Brusselse en Waalse regering een protocolakkoord over het gewestelijk expresnet. Dit akkoord omvat onder andere aan federale zijde een derde en vierde spoor op de lijnen Brussel-Nijvel en Watermaal-Ottignies, een rechtstreekse verbinding van Antwerpen en Leuven met Zaventem, de uitbouw van de HST-terminal in Schaarbeek en de constructie van de tunnel Josaphat-Schumann.

Acht de minister zich gebonden aan dit protocolakkoord of streeft zij een wijziging na van dit akkoord ?

Indien zij een wijziging nastreeft, zal de realisatie van de spoortunnel Josaphat-Schuman dan behouden blijven ? Acht zij de realisatie van de spoorontdubbeling tussen Watermaal en Ottignies mogelijk zonder de constructie van deze tunnel ?

Kan de lijn 28 binnen of buiten het kader van het protocolakkoord een rol spelen in het voorstedelijk treinverkeer ?

Wat zijn de prioriteiten van de minister inzake infrastructuurinvesteringen in het GEN ? Behoort de tunnel Josaphat-Schuman daarbij ? En wat is het lot van de spoorontdubbeling tussen Brussel en Denderleeuw ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Dit dossier is erg belangrijk. We kunnen niet vanaf nul herbeginnen. Er bestaat een protocolakkoord, dat als basis zal dienen. Ik wil enkel de modaliteiten en de prioriteiten aanpassen. Prioritair is het op vier sporen brengen van de lijn Waterloo-Schuman. We zullen de andere punten stap per stap aanpakken. Het gebruik van het westelijk ringspoor is laag, omdat deze route ook door de metro wordt bediend. De NMBS bestudeert een eventuele bediening van lijn 28 door treinen die uit het westen van het land komen.

Het gebruikersonderzoek zal moeten uitwijzen wat het nut van lijn 28 kan zijn. Op termijn kan ze misschien een rol spelen in het GEN, dat in eerste instantie vier lijnen zou tellen.

De spoorontdubbeling tussen Denderleeuw en Brussel is niet prioritair, omdat er al twee lijnen zijn.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Ik zal dit antwoord en de implicaties ervan onderzoeken.

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

VROUWELIJKE WERKNEMERS BIJ DE NMBS

Vraag van mevrouw Fientje Moerman tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ondervertegenwoordiging van vrouwelijke werknemers bij de NMBS" (nr. 562)

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Mijn vraag is de achtste in rij over de NMBS. Er is daar dus duidelijk sprake van een aantal mistoestanden.

Bij de NMBS is valt een ondervertegenwoordiging op van vrouwelijke werknemers. Van de 40.964 werknemers in 1998 waren er maar liefst 95 procent mannen. En dat in een bedrijf dat 80 miljard overheidsfinanciering krijgt.

Volgens RVA-cijfers is er dan weer een oververtegenwoordiging van vrouwen in de werkloosheidsstatistieken. Kortom, nogal wat vrouwen wachten op een job.

De klassieke argumenten die al jaren werden gebruikt om deze situatie te verantwoorden, gaan niet meer op.

De personeelscijfers wijzen overduidelijk op een onevenwicht en een rechtbank kan alleen maar oordelen dat er sprake is van directe of indirecte discriminatie. Van indirecte discriminatie is sprake wanneer schijnbaar neutrale bepalingen leiden tot een onevenwicht bij de aanwerving, tenzij deze een objectieve grond hebben.

De NMBS heeft in 1998 1430 personeelsleden aangeworven. De NMBS wilde of kon niet verduidelijken of daarbij een evenwicht tussen mannen en vrouwen werd nagestreefd.

Wat zal de minister ondernemen om de NMBS te verplichten de antidiscriminatiewet te respecteren ? Zal dit aspect aan bod komen bij de onderhandelingen over het beheerscontract ? Het huidig aanwervingsbeleid in een overheidsbedrijf dat 40.000 mensen tewerkstelt valt niet te rijmen met de antidiscriminatiewet.

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Mevrouw Moerman legt inderdaad de vinger op een oude wonde. Ik beschik over volgende cijfers : op 31 oktober 1999 stelde de NMBS 41.262 werknemers tewerk, waarvan 2465 vrouwen. Dit komt overeen met 6 procent. Er is dus sprake van een lichte stijging ten aanzien van vorig jaar. Ik geef toe dat het cijfer van 6 procent nog altijd zonder laag ligt.

Er staan momenteel een aantal nieuwe aanwervingen op stapel. Het gaat hierbij echter vooral om treinbestuurders. Het overgrote deel van de kandidaten zijn mannen. Dit raakt een sociaal probleem : de vrouwen kiezen nu eenmaal bijna nooit voor bepaalde jobs en bepaalde opleidingen.

Ik ben het ermee eens dat de wet moet worden toegepast. Op het terrein zijn er evenwel grote problemen op de arbeidsmarkt.

Ook de vertegenwoordiging van vrouwen in de adviesorganen van de overheid zorgt bijvoorbeeld voor de nodige problemen.

Daarvoor is nu een specifiek aanwervingsbeleid op het getouw gezet. Maar dat is een lange weg, die begint in het onderwijs. Ook in tal van andere sectoren, zoals ziekenhuizen en rusthuizen, bestaan discriminatoire toestanden, met dezelfde oorzaken als wat de NMBS betreft. Het gaat ook daar duidelijk niet om bewuste, maar, zoals gezegd, om indirecte discriminatie.

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Ik had dit antwoord verwacht. Er werken echter niet alleen treinbestuurders bij de NMBS. Heel wat betrekkingen, zoals kaartjesknipper of loketbediende, vergen geen technisch diploma.

De minister is van oordeel dat er geen sprake is van echte discriminatie. Dat is geen juridisch begrip. Directe discriminatie zal bij de NMBS wel niet bestaan, maar indirecte wellicht wel. Een rechtbank zou op basis van de cijfers in die zin oordelen.

Een billijker aanwerving kan via een evenwichtig samengestelde jury. Men oordeelt immers naar beeld en gelij-

kenis. Verder kan ook worden gewerkt aan aangepaste werktijden.

De minister zou werk moeten maken van een meer vol-
untaristisch beleid.

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Ik had het over de actuele aanwervingen en daarbij gaat het toeval-
lig om treinbestuurders. Voor andere functies liggen de
zaken natuurlijk anders.

De vraag van mevrouw Moerman is een aanzet tot meer
bewustwording.

Ik heb tenslotte plannen om via een nieuwe promotie-
campagne meer vrouwen voor de NMBS aan te trekken.

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

– *De commissievergadering wordt gesloten om 17.20
uur.*