

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

VAN

DU

20-10-1999

20-10-1999

Inhoud

Woensdag 20 oktober 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 019

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

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

Samengevoegde mondelinge vragen van :

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

- de heer Willy Cortois aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de sociale moeilijkheden bij De Post" (nr. 196)

sprekers : **Dirk Pieters, Willy Cortois, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties, **Francis Van den Eynde**, voorzitter

Sommaire

Mercredi 20 octobre 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 019

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "des problèmes avec une antenne GSM à Rhode-Saint-Genèse" (n° 181)

orateurs : **Lode Vanoost, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions orales jointes de :

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les problèmes au sein de La Poste à Bruxelles X" (n° 159)

- M. Willy Cortois au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les problèmes sociaux au sein de La Poste" (n° 196)

orateurs : **Dirk Pieters, Willy Cortois, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Francis Van den Eynde**, président

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes conférés pour l'Organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement du 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

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/00	:	Documents parlementaires de la 50e législature, suivi du n° et dy n° consécutif
QRVA	:	Question et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/00	:	Parlementaire documenten van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Beknopt Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum vergadering
COM	:	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
 Commandes :
 Place de la Nation, 1008 Bruxelles
 Fax : 02/549 82 60
 Tél. : 02/549 82 74
 www.laChambre.be
 e-mail : aff.generales@laChambre.be

Officiële publicaties, van de Kamer van volksvertegenwoordigers
 Bestellingen :
 Natieplein, 1008 Brussel
 Fax : 02/549 81 60
 Tel. : 02/549 82 74
 www.deKamer.be
 e-mail : alg.zaken@deKamer.be

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

10

sprekers : **Gerolf Annemans**, voorzitter van de Vlaams Blok-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties, **Lode Vanoost**, **Jean Depreter**, **Bart Somers**

Moties

13

Mondelinge vraag van de heer Pierre Lano aan 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)

13

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

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- mevrouw Anne-Marie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe vorm van recreatieve luchtvaart en de hinderlijke gevolgen hiervan" (nr. 186)

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

15

sprekers : **Anne-Marie Descheemaeker**, **Pierre Lano**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie in het dossier 'IJzeren Rijn'" (nr. 167)

- de heer Jos Ansoms aan 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)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de 'IJzeren Rijn'" (nr. 200)

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

- mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de 'IJzeren Rijn'" (nr. 216)

16

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

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Marie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spoorlijn 73 en de verbinding naar Duinkerke" (nr. 169)

22

Interpellation de M. Gerolf Annemans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'administrateur général de La Poste" (n° 81)

10

orateurs : **Gerolf Annemans**, président du groupe Vlaams Blok, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Lode Vanoost**, **Jean Depreter**, **Bart Somers**

Motions

13

Question orale de M. Pierre Lano à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'interdiction provisoire et définitive de pratiquer le vol à voile sur l'aérodrome de Courtrai-Wevelgem" (n° 163)

13

orateurs : **Pierre Lano**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions orales jointes de :

- Mme Anne-Marie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nouvelle forme d'aviation récréative et les conséquences dommageables de celle-ci" (n° 186)

- M. Pierre Lano à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative à l'utilisation de paramoteurs" (n° 164)

15

orateurs : **Anne-Marie Descheemaeker**, **Pierre Lano**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier 'Rhin de fer'" (n° 167)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 'Rhin de fer' dans le contexte européen du nouveau réseau ferroviaire transeuropéen pour le transport de marchandises (RTEFF)" (n° 190)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 'Rhin de fer'" (n° 200)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier 'Rhin de fer'" (n° 211)

- Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 'Rhin de fer'" (n° 216)

16

orateurs : **Luc Sevenhans**, **Jos Ansoms**, **Bart Somers**, **Frieda Brepoels**, **Géraldine Pelzer-Salandra**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de Mme Anne-Marie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 73 et la correspondance vers Dunkerque" (n° 169)

22

sprekers : **Anne-Marie Descheemaeker, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Servais Verherstraeten aan 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)

- de heer Jos Ansoms aan 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)

23

sprekers : **Servais Verherstraeten, Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang op onbeschermde oversteekplaatsen voor voetgangers die op het punt staan de straat over te steken" (nr. 188)

- de heer Jan Mortelmans aan 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)

26

sprekers : **Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het TBL-veiligheidssysteem (Transmissie-Baken-Lokomotief)" (nr. 195)

29

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

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

30

sprekers : **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

32

sprekers : **Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

orateurs : **Anne-Marie Descheemaeker, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la proposition du gouvernement flamand de confier l'exploitation de la ligne Mol-Herentals à 'De Lijn'" (n° 187)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vision flamande de contrats de gestion régionaux complémentaires entre des niveaux de pouvoir autres que la seule autorité fédérale et les entreprises publiques" (n° 189)

23

orateurs : **Servais Verherstraeten, Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité aux passages non protégés pour les piétons sur le point de traverser la rue" (n° 188)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages pour piétons sur le point de traverser" (n° 224)

26

orateurs : **Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le système de sécurité TBL (Transmission-Balise-Locomotive)" (n° 195)

29

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

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation de l'insécurité, du nombre d'agressions et de vols à la SNCB" (n° 209)

30

orateurs : **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les répercussions pour les riverains de l'extension du Dry-Port à Muizen" (n° 213)

32

orateurs : **Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 20 OCTOBRE 1999

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur door de heer **Jacques Chabot**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 10.10 heures par M. **Jacques Chabot**, président.

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

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "des problèmes avec une antenne GSM à Rhode-Saint-Genèse" (n° 181)

De **voorzitter** : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, ik heb een concrete vraag over een probleem dat is gerezen in mijn kiesdistrict. Ik wil de zaak echter in een ruimere context plaatsen. Net als vele anderen in deze commissie beschik ik over een GSM die ik meer gebruik dan strikt noodzakelijk is. Men weet immers hoe dat gaat : elk ding creëert zijn eigen noodzaak. Nieuwe technologieën brengen echter altijd gevolgen met zich mee waarmee rekening moet worden gehouden.

In mijn gemeente, Sint-Genesius-Rode, staat aan de Hallesteenweg reeds sinds enige tijd een GSM-antenne. Deze antenne heeft aanleiding gegeven tot heel wat klachten van omwonenden omdat ze niet op een hoogte staat, zoals men zou verwachten, maar in een dal. Hierdoor komt het dat heel wat nabijgelegen woningen rechtstreeks op deze antenne uitkijken. Verschillende van de omwonenden beweren dat deze antenne last veroorzaakt en aanleiding geeft tot gezondheidsproblemen. Ze beweren dat het vermogen van de antenne in het begin van het jaar is verhoogd omdat er

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 20 OKTOBER 1999

klachten waren dat het GSM-signaal in de buurt van Sint-Genesius-Rode te zwak waren. Dit is goed mogelijk want ik heb zelf ondervonden dat mijn GSM bij mij thuis nooit werkt. Blijkbaar heeft de technologie haar begrenzingsgrenzen.

Fundamenteel is de vraag naar de mogelijke effecten van de straling van de zendapparatuur. Het hoeft ons niet te verwonderen dat het wetenschappelijk onderzoek terzake geen eenduidige resultaten heeft opgeleverd. Wie een zaak lang wil laten aanslepen moet twee verschillende wetenschappers uit twee verschillende instellingen op de zaak plaatsen. Ze zullen gegarandeerd tot verschillende antwoorden komen. Alle onderzoekers zijn het in elk geval over één ding eens : men moet de grootste voorzichtigheid aan de dag leggen met betrekking tot de mogelijke stralingseffecten van GSM-antennes. Men zou ernaar moeten streven om de kracht van de zenders zo beperkt mogelijk te houden. Dit vergt natuurlijk een investering in technologie. De vraag is in welke mate deze investeringen nodig en verantwoord is.

Ik heb bijgevolg twee concrete vragen over de zendantenne in Sint-Genesius-Rode. Op welke wijze heeft Belgacom de klachten van de omwonenden onderzocht en heeft dit onderzoek reeds tot conclusies geleid ? Overweegt Belgacom de betrokken antenne te verplaatsen naar een andere, hoger gelegen plaats ?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, deze zaak werd inderdaad onderzocht. Er werden verrassende vaststellingen gedaan. De oorspronkelijke klachten dateren van de maand maart 1999, terwijl de antennes pas half april in gebruik werden genomen.

Dat betekent enerzijds, dat er vanaf een bepaalde netsterkte inderdaad een effect mogelijk is op de gezondheid en anderzijds, dat er bij de bevolking een vrees bestaat dat de gezondheid in het gedrang wordt gebracht, wat tot gevolg heeft dat men gaat reageren zonder dat er wordt uitgezonden.

Rik Daems

Dit blijft evenzeer een belangrijk feit, want het zegt dat het bestaan van die masten implicaties heeft op het bestaan van de mens, gezien hij erop reageert.

Vandaag kunnen we de gezondheidseffecten bewijzen. De metingen werden namelijk volledig uitgevoerd en de gegevens werden me rechtstreeks overgemaakt door Belgacom en Proximus. Hieruit blijkt dat men exact 1285 maal onder de wettelijk te hanteren normen, die van het Senelec komen, blijft. Er is dus geen enkel probleem.

Wat de gezondheid in deze lokale situatie betreft geven metingen aan dat er geen problemen zijn gelet op de normen die we hanteren en kennen. De organisatie en het plaatsen van masten en het effect hiervan op het zich goed voelen van de mens - een belangrijk criterium - verloopt enigszins ongeordend. Er zijn namelijk drie GSM-operatoren : Proximus, Mobistar en KPN-Orange. In een recent verleden voerden ze oorlog. Volgens de offerte moest Orange een bepaalde capaciteit bereiken, waardoor de firma ongeveer overal waar mogelijk haar ijzeren gedochten plaatste.

Ik heb de GSM-operatoren bij me geroepen. Op dit ogenblik wordt aan een afspraak gewerkt, waarbij de interconnectie die men kan verwachten en die bestaat op het vlak van de telefonie, van toepassing zou kunnen worden op masten, site-sharing genoemd. Er zouden geen masten meer mogen bijkomen. In de toekomst zou het zelfs mogelijk moeten zijn om het met minder masten te doen. Misschien vormen andere locaties een mogelijkheid. Dit gebeurt reeds in de steden. Op hoge gebouwen worden bepaalde elementen voor transmissie gebruikt.

Er bestaan bovendien nog andere netten, bijvoorbeeld de Astrid-netten, de netten die in het leger worden gebruikt. Het concept van site-sharing zou het totale bestand van hardware kunnen limiteren.

Naast het klassieke gezondheidscriterium, kan ook een esthetisch criterium worden gehanteerd. Ik heb een hele tijd geleden reeds contact opgenomen met collega Aelvoet om op een volwassen manier deze zaak te deblokken en de publieke opinie op de juiste wijze te informeren. We willen vermijden dat iedereen denkt dat alles schadelijk is.

Samengevat komt het op het volgende neer : ten eerste, metingen wijzen uit dat er geen effect is op de gezondheid; ten tweede, ik vind het wel degelijk een probleem dat her en der masten staan opgesteld en ten derde, er werd een initiatief genomen dat reeds twee maanden loopt. Vanaf het ogenblik dat ik daaromtrent enig resultaat in mijn bezit heb, zal ik deze commissie hiervan op de hoogte brengen.

De **voorzitter** : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt me dat u van de gelegenheid gebruik maakt om het voorval in een ruimere context te plaatsen. Soms worden er moeilijkheden gecreëerd doordat men een subjectief gezondheidsprobleem negeert. In dit geval gaat het om Belgacom, dat aan de bevolking zei dat er niets aan de hand was. Dit had een reactie tot gevolg.

Men moet met open kaart spelen en de mensen informeren. Men moet twee uitersten vermijden, namelijk zeggen dat alles schadelijk is of het omgekeerde. Men moet aan de mensen zeggen dat de technologie nuttig is, dat er rekening wordt gehouden met mogelijke effecten en dat die worden onderzocht. Indien mensen beseffen dat ze worden verwittigd wanneer er schadelijke effecten zijn, dan houden ze daarmee rekening.

Ik heb een gedeeltelijk antwoord gekregen op een schriftelijke vraag die ik had ingediend. Ik ben zeer blij dat u ons zult inlichten wanneer u over meer gegevens beschikt.

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

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

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

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

Questions orales jointes de :

- M. **Dirk Pieters** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les problèmes au sein de La Poste à Bruxelles X" (n° 159)

- M. **Willy Cortois** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les problèmes sociaux au sein de La Poste" (n° 196)

De **voorzitter** : De heer Dirk Pieters heeft het woord.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het probleem dat ik wens aan te kaarten is genoegzaam bekend. Men heeft het echter recent niet op parlementair niveau besproken. Naast de algemene malaise die men vaststelt in De Post, duiken er op aanwijsbare plaatsen nieuwe moeilijkheden op. Ik zal me beperken tot Brussel-X. De problemen daar en in het

Dirk Pieters

aangrenzende arrondissement hebben geleid tot vertragingen in de postbedeling. Dit gaf aanleiding tot onvrede in het bedrijfsleven, zoals ze trouwens werd verwoord door de Kamer van Handel en Nijverheid.

Ook het personeel klaagt. Ze worden met de vinger gewezen terwijl ze van mening zijn dat het probleem niet door hen wordt veroorzaakt maar wel door het nieuwe postsorteesysteem, het zogenaamde automatische volumecaptatiesysteem ACS. Dit systeem werd recent in gebruik genomen en het zorgde blijkbaar voor heel wat opstartproblemen. De productiviteit zou eerder verminderen dan vermeerderen. Het gevolg hiervan is dat honderdduizenden stukken blijven liggen en dat sommige klanten pas drie dagen later hun post in de bus krijgen. Op termijn bedreigt dit de positie van De Post.

Onder meer in Vilvoorde, Grimbergen en Machelen zijn er reeds een aantal stakingsacties geweest. In Brussel-X was er een stakingsdreiging die enkel werd afgewend omdat men een nieuw overleg had beloofd.

Mijnheer de minister, wat was het investeringsbedrag van het nieuwe postsorteesysteem ? Klopt het dat de exploitatiekosten van het nieuwe systeem 1 miljard frank per jaar bedragen ? Wat is de grondoorzaak dat het systeem vierkant draait ? Welke achterstand wordt er nu opgelopen met het nieuwe systeem ? Kan de minister bevestigen, zoals door de directie werd geopperd, dat het probleem vooral te wijten is aan het feit dat het personeel weinig vertrouwd is met het nieuwe systeem ? Zit het probleem dieper ?

Is de productiviteit met het nieuwe systeem hoger dan met het vroegere ? Heeft men gedurende de afgelopen dagen een positieve evolutie vastgesteld ? Zo ja, kan u dat met cijfers staven ? Zo neen, hoe zal men het probleem trachten op te lossen ?

Mijnheer de minister, ik weet dat u erop zult wijzen dat De Post een autonoom overheidsbedrijf is. Zoals in het verleden vraag ik echter aan de minister om ervoor te zorgen dat de postbedeling in het bijzonder en het functioneren van het bedrijf in het algemeen zouden verbeteren.

De **voorzitter** : De heer Willy Cortois heeft het woord.

De heer **Willy Cortois** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik sluit mij aan bij de heer Pieters. Een aantal problemen blijven inderdaad aanslepen. Dit is het gevolg van een beleid dat al jarenlang niet voldoende beantwoordt aan de noden van het bedrijf zelf en onvoldoende rekening houdt met de noden van het personeel. Mijnheer de minister, ik pleit ervoor dat men in de komende maanden puin zou willen ruimen. Wij zijn het er met de CVP-collega's over eens dat het moment daartoe is aangebroken.

De heer Pieters heeft gewezen op de problemen bij De Post in Brussel-X. Deze problemen hebben een geweldige weerslag op de postbedeling in de rest van het arrondissement, ook in Halle-Vilvoorde. Ik verwijs naar de problemen die zijn gerezen in een aantal gemeenten van Halle-Vilvoorde. Er waren stakingen in Vilvoorde, Grimbergen en Machelen. De mensen worden dit beu. Het bedrijfsleven, onder meer bij monde van de Kamer van Koophandel, heeft u ongetwijfeld aangezet om maatregelen te nemen of u te manifesteren in de mate dat dit nodig zou zijn.

Mijnheer de minister, wij moeten toch verder zien dan onze neus lang is. Als wij het personeelsbeleid bij De Post verder laten verrotten, dan maak ik mij bezorgd over de toekomst van deze zeer belangrijke instelling van ons land. Als ik mij bedenk dat vanaf 2003 het monopolie van De Post helemaal zal zijn afgeschaft en dat vanaf dat ogenblik De Post zich zal moeten manifesteren met de concurrenten, dan zouden in 2003 wel eens een hele reeks belangrijke klanten van De Post moegetergd kunnen zijn. Zij zouden wel eens kunnen besluiten het bedrijf te verlaten en naar elders over te stappen, met alle sociale gevolgen van dien, onder meer inzake tewerkstelling.

Mijnheer de minister, ik heb altijd gehoopt dat u zich zeer dynamisch en liberaal zou opstellen en zou optreden daar waar het nodig is. Ik heb een aantal vragen die ik aan het overheidsbedrijf zelf zou moeten stellen, maar die meer zullen wegen als ze via de minister worden vertaald.

Ten eerste, welke maatregelen zal De Post nemen om uiteindelijk komaf te maken met de structurele personeelsproblemen in de regio Vilvoorde-Grimbergen-Machelen, zodat het personeel niet om de haverklap in staking moet gaan, ondersteund door de officiële vakbonden ? Er is manifest een structureel probleem inzake het personeelsbeleid.

Ten tweede, zult u zelf de nodige stappen willen zetten om De Post ertoe te bewegen de nodige maatregelen te nemen ? Ik geef toe dat mijn vraag een regionale origine heeft. De fundamentele vraag rijst of het niet nodig is om, naar analogie met de NMBS, ook het beheerscontract met De Post te herzien, zodat een nieuw en duidelijk contract kan worden afgesloten met een resultaatsverbintenis, ook op het vlak van het personeelsbeleid. Ik heb de indruk dat als men zo blijft voortboeren, De Post in 2003 waarschijnlijk op een regelrechte catastrofe afstevent. Ik pleit ervoor dat u terzake dringend een aantal initiatieven zou nemen.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord bestaat uit twee delen, namelijk duidelijke antwoorden op specifieke vragen en een iets algemener stuk.

Rik Daems

Eerst neem ik de vragen van de heer Pieters over Brussel-X en van de heer Cortois over eventueel te nemen maatregelen. Ik heb misschien een eigen stijl wat dat betreft. Ik ga een keer per week om vijf uur 's morgens naar een uitreikingskantoor om er te praten met de postmannen zelf. Ik heb Brussel-X een tiental dagen geleden om één uur 's nachts bezocht. Ik heb er met de mensen gesproken en met eigen ogen gekeken hoe alles er nu in elkaar zit. Ik heb Charleroi bezocht, Namen en Kessel-Lo. Elke week ben ik een keer om vijf uur 's morgens of kort na middernacht te velde om er zowel met eigen ogen de praktijk te aanschouwen, als de mensen van De Post te laten voelen dat het mij menens is. Ik wil niet de klassieke houding aannemen van afstandelijkheid tegenover een autonoom overheidsbedrijf en het eventueel voorlezen van wat men mij voorkauwt. Dat weze duidelijk.

Mijnheer Pieters, op de achtergrond ga ik aanstonds in, maar nu eerst concrete antwoorden op uw vragen. Laat mij eerst het investeringsbedrag van het postsorteersysteem behandelen. Het postsorteersysteem is iets anders dan het AVCS. Het postsorteersysteem is het kleurenkaartsysteem, terwijl het AVCS een systeem is waarbij men via streepjescode een kwaliteitscontrole uitvoert. De Post laat mij weten dat men het investeringsbedrag niet kan meedelen omdat de concurrentie op de markt dan weet wat dit kost, waar men het kan kopen en dat als concurrentieel element kan gebruiken. Ik kan daarvoor begrip opbrengen. Dat dit eenmaal operationeel een miljard frank per jaar zou kosten, is een kwakkel. Ik kan dat begrijpen omdat ik het met eigen ogen heb gezien : dergelijk systeem kan nooit dit bedrag kosten. Kleurenkaarten zijn een aantal kaarten die op een bak worden geplaatst, terwijl AVCS een streepjescodelezer is en klevers met streepjescode. Operationeel kost dat beslist geen miljard frank, los van het investeringsbedrag. Bekijken wij nu de grondoorzaak van wat volgens u het vierkant draaien is van specifiek Brussel-X, althans toch een tijd lang. De uitreikingskantoren komen aanstonds aan bod. Bij de invoering van een nieuw systeem kent men telkens een overgangperiode. Een consultant weet dat de productiviteit altijd eerst daalt om nadien te stijgen tot boven het niveau dat voordien bestond, anders werd het systeem slecht ingevoerd. Met andere woorden, er is inderdaad een daling van de productiviteit geweest. De volgende vraag moet dan luiden of de productiviteit nu weer is gestegen. Het antwoord daarop is ja. De achterstand die er inderdaad gedeeltelijk is geweest, is grotendeels opgehaald wat Brussel-X betreft. De evolutie is dus positief en ik kan dat cijfermatig staven. Zoals ik dat steeds doe, geef ik u hier rechtstreeks het antwoord dat ik van De Post krijg, inclusief de cijfers van productiviteit en kwaliteitscontrole. Ik zal de voorzitter van de commissie een kopie hiervan geven en het aan hem overlaten om dit eventueel rond te delen.

Vervolgens zijn er de vragen van de heer Cortois. Die gaan eerder in de richting van het personeelsprobleem. U hebt drie concrete vragen gesteld, waarvan de eerste luidde of er nieuwe aanwervingen komen. Het probleem van De Post is dat er te weinig personeel is voor de uitreikingen. Er zijn te weinig postbodes op de baan. Op de 40 000 mensen die bij De Post actief zijn, telt men 12 000 rondes en 15 000 mensen om die waar te maken. Er zijn dus 25 000 mensen die niet aan de uitreiking deelnemen. De correcte evaluatie is dus dat er te weinig mensen zijn voor de uitreiking, maar niet te weinig mensen in totaal. Dan komt de moeilijke vraag of beide gegevens kunnen worden gecombineerd ? Op korte termijn is het antwoord daarop spijtig genoeg neen. Of er nieuwe aanwervingen komen ? Inderdaad. Thans loopt er een programma waarbij noodgedwongen nieuwe mensen worden aangetrokken voor De Post, specifiek voor de uitreikingen dan. Of ik zelf stappen zet om De Post ertoe te bewegen die maatregelen te nemen ? Ik speel u de film af van wat ik de laatste weken en maanden met De Post heb gedaan. Heel concreet heb ik de directiecomités in een aantal gevallen persoonlijk bijgewoond. Ik organiseer brainstormingsessies waarop ik persoonlijk aanwezig ben om een aantal ideeën te stroomlijnen. Met de partners van de vakbond heb ik reeds tweemaal vergaderd om de problematiek te bespreken en volgende week doe ik dat nog eens. Ik heb al een vijftiental locaties 's nachts of 's morgens vroeg bezocht om effectief te weten hoe het op het terrein in elkaar zit.

Ik heb ook elke week contact met de gedelegeerd bestuurder waarbij we nagaan waar de problemen zijn gesitueerd en hoe ze worden aangepakt. Ik weet dat De Post een autonoom overheidsbedrijf is, maar ik vind het positief dat het bedrijf rekening wenst te houden met de opmerkingen van de toezichthoudende minister.

De derde vraag ging over de herziening van het beheerscontract naar analogie met de NMBS. De beheerscontracten van alle bedrijven die een dergelijk contract hebben, namelijk de bedrijven die vallen onder de wet van 1991, worden jaarlijks herzien. Deze procedure is dus lopend. Het contract wordt gedurende het jaar geëvalueerd en op het einde van het jaar wordt er indien nodig opnieuw over onderhandeld. Indien dit niet nodig blijkt, verlengt men het. Het zal de heer Cortois niet verbazen dat ik iets verder ga. Het regeerakkoord bepaalt zeer duidelijk dat het tot mijn bevoegdheden behoort om voor de bedrijven die onder mijn toezicht vallen, dus alle overheidsbedrijven behalve de NMBS, een strategisch plan op te stellen zodat de rol van deze overheidsbedrijven op middellange termijn kan worden vastgelegd. Het regeerakkoord bepaalt ook dat de overheidsbedrijven onvermijdelijk moeten worden gemoderniseerd overeenkomstig de technologische ontwikkeling en de openstelling van de markt. Dit houdt voor De Post in dat rekening moet worden gehouden met de

Rik Daems

liberalisering van de postmarkt in 2003. Europa heeft in dit verband richtlijnen uitgevaardigd die tot op heden nog niet in de Belgische wetgeving zijn omgezet. De richtlijn met betrekking tot De Post is een van de weinige die we niet via koninklijk besluit kunnen omzetten omdat het via een wet moet worden gedaan. Het wetsontwerp zal binnenkort in de commissie worden ingediend zodat we samen kunnen nagaan op welke manier we de richtlijn zullen omzetten. Er zijn verschillende versies mogelijk. Volgens de meest extreme visie kunnen we de markt morgen volledig liberaliseren. Dit kan tot gevolg hebben dat De Post verdwijnt omdat de markt volledig door particuliere bedrijven wordt ingenomen. Een andere extreme oplossing is die van het verregaande protectionisme waarbij wordt geprobeerd de markt zo lang mogelijk onder controle te houden. De Post zal dan een aantal jaren overleven, maar in 2003 zal ze de eerste zijn die verdwijnt als de markt wordt opengegooid.

Ik heb dus in naleving van het regeerakkoord de opdracht gegeven een strategisch plan op te stellen dat rekening houdt met de technologische ontwikkeling en de openstelling van de markt. Het bedrijf McKinsey is met deze opdracht belast en zal hopelijk tegen 15 december een rapport afleveren. Ik zie erop toe dat de timing wordt gerespecteerd. Het plan zal een nieuwe organisatie voor De Post voorstellen. Hierbij zal kunnen worden ingespeeld op de omzetting van de richtlijn en de mogelijkheid om te functioneren op de markt, hoe die ook mag worden georganiseerd.

Dan kom ik nu tot de kern van de vragen van de leden van de commissie. Binnen deze organisatie zal één business unit zich bezig houden met de domestic mail, het versturen van brieven en collies binnen België. Het bestaande AVCS-systeem en het kleurensysteem zijn herbekeken. Dit laatste is trouwens vereenvoudigd: de interconnectie tussen het hoofdsorteerkantoor en de uitreikingskantoren is gestroomlijnd. Het oude systeem, waarin elke dag een kleur had, is gewijzigd. Voor de dringende post, de zogenaamde dag plus één, is er één kleur en voor de niet dringende, dus de rest, een andere. De domestic mail functioneert nu gevoelig beter. Dit heeft geleid tot een vergadering, gehouden in het sorteercentrum Brussel-X, waarop 44 verbeteringen aan het systeem werden voorgesteld. Op drie na werden al deze verbeteringen aanvaard. Een van de vakbonden heeft zich ertoe verbonden de drie afgewezen verbeteringen opnieuw te onderzoeken.

Ik speel dus een pro-actieve rol in De Post binnen het kader van het regeerakkoord. Op het regeerakkoord zal ik straks in mijn antwoord op de interpellatie van collega Annemans dieper ingaan. De leden mogen van mij aannemen dat het strategisch plan er op 15 december zal zijn. De resultaten ervan zullen we na overleg binnen de regering en met de vakbonden aan de commissie meedelen.

- *Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde*

Collega Cortois, wij kunnen niet ontkennen dat er een personeelsprobleem bestaat. Wij proberen personeel aan te werven, maar wij vinden te weinig kandidaten. Heel recent werden in Vilvoorde 14 kandidaten uitgenodigd. Zes kwamen niet opdagen, vier waren niet bekwaam, twee wilden geen vooropzeg indienen en twee werden er in dienst genomen. De rate of return bij de aanwerving bedraagt dus 10 tot 15%. Il faut le faire !

Het tekort aan kandidaten zal pas ernstig kunnen worden aangepakt in het kader van het strategisch plan, waarbij de vergoeding en de arbeidsvoorwaarden voor postbodes aanmerkelijk zullen moeten worden verbeterd. Zodoende zullen zich meer mensen aangetrokken voelen tot deze job. Op korte termijn staan er alleszins aanwervingen op de agenda; er wordt daar actief aan gewerkt. Wij trachten een oplossing voor dit probleem te vinden.

Ik wil er mijn spijt over uitdrukken dat er in sommige uitreikingskantoren wordt gestaakt, hoewel ik begrip heb voor deze acties. Er is te weinig mankracht aanwezig.

Aan de andere kant zou men moeten begrijpen dat de wil om aan te werven aanwezig is. Het vervelende aan de situatie is dat er geen mensen worden gevonden om de vacatures in te vullen !

Wij zullen dit vraagstuk met de leiding van de vakbonden aankaarten, om zo bij de personeelsorganisaties een initiatief los te weken. Ik denk hierbij aan dislocatie binnen en buiten het bedrijf, waardoor meer kandidaten kunnen worden aangetrokken.

Ik ben graag bereid punctuele inlichtingen inzake het personeelsbeleid te geven.

Na kennisname van het standpunt van de regering terzake, wil ik hierover in deze commissie graag uitleg komen geven.

Ik verbind mij ertoe de werknemers, via de vakbonden, te consulteren en te betrekken bij het veranderingsproces. Tenslotte wil ik ook hier, in extenso, een aantal strategieën bespreken, niet alleen voor De Post, maar ook voor de andere overheidsbedrijven.

Het lijkt mij overigens nuttig en ik nodig u hiertoe uit, in de nabije toekomst, binnen een maand bijvoorbeeld, een dag uit te trekken voor het houden van een informatievoormiddag of -nacht, zodat ik mijn strategie beter kan schetsen.

Indien sommige collega's mij willen vergezellen, het weze om vijf uur 's morgens, het weze om een uur 's nachts, hetgeen voor mij een wekelijks gebeuren is, dan zijn zij graag welkom. U kunt mij een seintje geven en ik laat u weten wanneer ik in uw buurt ben.

Rik Daems

Zo zult u met uw ogen zien wat het betekent postbode te zijn. Ik wil mijn respect betuigen voor dit beroep. Men moet het maar doen voor 35 000 frank per maand om 4.00 uur opstaan, om 5.00 uur in het uitreikingskantoor aanwezig zijn en om 6.00 uur de baan op. Het is geen gemakkelijke job en de arbeidsvoorwaarden zijn waarschijnlijk niet optimaal genoeg om dit beroep aantrekkelijk te houden.

Het is mijn intentie dit te verhelpen ter gelegenheid van de algemene hervorming, zoals die opgenomen werd in het regeerakkoord.

De **voorzitter** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud uw suggestie en veronderstel dat de commissie dit eveneens zal doen. Vooraleer een dag vast te leggen, zullen wij wachten op de concretisering van de plannen die u daarstraks aankondigde. Ik meen dat wij op dit ogenblik nog geen datum kunnen vastleggen, vermits u nog geen overleg hebt gepleegd binnen de regering.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, ik kan u de kalender bezorgen van mijn bedrijfsbezoeken. Daarstraks zei ik het wat schertsend, maar ik meen dat het interessant zou zijn indien de leden van deze commissie op het terrein meegaan en zien wat het betekent postbode te zijn. Wat doen deze mensen om vijf uur 's morgens ? In welke omstandigheden werken zij ? Zo zult u onmiddellijk begrijpen welke enorme operaties wij nog voor de boeg hebben.

De **voorzitter** : Ook dit is een suggestie die de commissie zeer graag zal onthouden. Als u hem aan het secretariaat bezorgt, zullen wij hem aan alle leden van de commissie overhandigen.

De heer Dirk Pieters heeft het woord.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijn repliek zal niet erg kritisch klinken. Integendeel, ik wil de minister danken voor zijn antwoord en ik stel vast dat hij de problematiek van de post aanpakt. Deze houding vormt een sterk contrast met die van zijn voorganger die op alle vragen over De Post en over het beheerscontract antwoordde dat De Post een autonoom overheidsbedrijf was en dat hij daarin niet kon tussenbeide komen.

Om op lange termijn te kunnen overleven, moet De Post een levenskrachtig bedrijf worden. Slechts op die manier kunnen de jobs van al de mensen die er zich inzetten worden gevrijwaard.

Mijnheer de minister, wij zullen u helpen met kritisch het functioneren van de post op te volgen, maar ook alle maatregelen om de zaak te dynamiseren zullen wij zo positief mogelijk bekijken.

De **voorzitter** : De heer Willy Cortois heeft het woord.

De heer **Willy Cortois** (VLD) : Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij wat collega Pieters zegt. Inzake personeelsbeleid heb ik er toch wel enige moeite mee als u zegt dat u dat de volgende maanden gaat bekijken. Tegen nieuwjaar zijn er immers al stakingen in voorbereiding en het bedrijfsleven, noch de man in de straat zijn hiermee gediend. Ik zou u bij al de lof die u oogst willen wijzen op het fundamentele probleem, met name het personeelsbeleid.

U haalt zelf het voorbeeld aan van iemand die om 4.00 uur opstaat en in weer en wind werkt voor een loon van 35 000 frank per maand. Niemand wil tegen die voorwaarden aan de slag en daaraan moet snel iets worden gedaan. Hier kunnen we niet wachten op de grote hervormingen of op de liberalisering.

Ik pleit dus voor snel en efficiënt optreden waar dit mogelijk is.

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

L'incident est clos.

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

Interpellation de M. Gerolf Annemans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'administrateur général de La Poste" (n° 81)

De **voorzitter** : De heer Gerolf Annemans heeft het woord.

De heer **Gerolf Annemans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, aanvankelijk was deze interpellatie vooraan op de agenda genoteerd, waardoor het ons mogelijk was geweest een logische volgorde te respecteren door eerst een debat te voeren over de administrateur-generaal, tegenwoordig gedelegeerd-bestuurder.

Maar erg is dat niet, want nu voerden wij een algemeen debat over het beleid dat de minister meent te kunnen voeren met betrekking tot de toekomst van De Post en met betrekking tot de ratio van de CVP in dat verband.

Misschien mag ik dan in een laatste punt toch even terugkomen op wat ik het probleem van de heer Bastien noem.

Net vóór het reces ontving ik het vierkleurentijdschrift van De Post. Tegen dezelfde snelheid waarmee deze regering de hervormingen wil doorvoeren - en die haar trouwens kenmerkt - werd de heer Daems als een

Gerolf Annemans

bezoeker van het grote postgebouw van Brussel I gefêteerd - ook in vier kleuren - in aanwezigheid en in het gezelschap van Francine Wachstock en André Bastien. Het lijkt mij aldus het geschikte moment om aan de heer Daems te vragen hoe het gaat met de heer Bastien.

De heer De Croo trachtte mijn interpellatie om te zetten in een vraag. Op 19 januari 1999, na de veroordelingen in het Agusta-proces, stonden wij samen voor de voorganger van minister Daems en de heer De Croo formuleerde een vraag die ik thans zal stellen aan de huidige minister. Ik zal deze vraag van de heer De Croo letterlijk voorlezen omdat dit belang heeft, meer bepaald wat de houding van de liberale voormannen betreft ten aanzien van de heer Bastien in afwachting van een definitieve uitspraak in het Agusta-Dassault-dossier. De vraag luidt: "Mijn laatste vraag heeft betrekking op de situatie van de heer afgevaardigd-bestuurder Bastien die veroordeeld werd in het Agusta-Dassault-proces. Het is zijn recht een hoger beroep in te stellen. Ik wens geenszins een hand te hebben in de veroordeling en in de uitspraak. Zonder afbreuk te willen doen aan zijn verdienste kan ik niet anders dan de vraag stellen of het haalbaar en mogelijk is dat iemand die een veroordeling heeft opgelopen één van de grootste bedrijven van dit land - 45 000 werknemers en 65 miljard zakencijfer - leidt. Bovendien beleeft het bedrijf drukke tijden en moet het nieuwe uitdagingen aangaan zoals een eventuele beursgang en gesprekken met buitenlandse partners. Beschikt de heer Bastien over de nodige morele credibiliteit om dergelijke belangrijke hervormingen te leiden? Ik verwijs naar een Engels spreekwoord: justice must be done but justice must be seen. Naar mijn bescheiden mening beschikt de heer Bastien niet over de nodige morele credibiliteit. Zijn leiderschap over De Post zou wel eens een handicap kunnen zijn" - wel eens een handicap kunnen zijn - "voor de geloofwaardigheid van het autonoom overheidsbedrijf in de toekomst. Ik herhaal: de heer Bastien heeft naar mijn oordeel, na deze veroordelingen in de zaak-Agusta, kennelijk de capaciteit en de credibiliteit om aan te blijven als gedelegeerd-bestuurder van De Post. Vervolgens, mijnheer de minister, herinner ik u er graag aan met een motie van ongeveer dezelfde strekking".

Mijnheer de minister, u leerde de heer Bastien kennen, u bezocht samen met hem Brussel-X en u had vaak contact met hem. Welnu, bent u van oordeel dat - gelet op de huidige stand en op de nakende afloop van het Agusta-Dassault-dossier - betrokkene over de nodige credibiliteit en het nodige gezag beschikt om de belangrijke hervormingen die u wenst door te voeren, te leiden? Kunt u met deze persoon die een corruptie-verleden heeft, op een ordentelijke manier de uitdagingen aan die u zichzelf voornam?

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het zal ongetwijfeld de interpellant verrassen dat ik het goed vind dat deze vraag vandaag wordt gesteld.

Ik zou de vraag van de heer Annemans willen plaatsen in het kader van de resultaatgerichtheid van een beleid, enerzijds en van een bestaande situatie die op een bepaald ogenblik naar voren komt en die men moet beheren, anderzijds. Deze twee elementen spelen terzake een rol, mijnheer Annemans, los van het feit dat ik in deze zaak helemaal niet op de man, maar op de bal wil spelen.

Wat de stand van zaken betreft, heb ik reeds een gedeelte van het antwoord gegeven bij de vragen van de collega's Cortois en Pieters. Op dit ogenblik bevinden wij ons in de eindfase van de opmaak van een strategisch plan voor De Post. De totstandkoming van het strategisch plan vergde een proces van zes tot zeven maanden, dat een aanvang nam in april, relatief traag op gang is gekomen en onder mijn impuls een versnelling heeft gekend.

Ik heb de reputatie pro-actief te zijn. Met de goedkeuring van de bevoegde personen in het directiecomité, voerde ik gesprekken los van de agenderingen en in die context kan een strategisch plan conform het regeerakkoord worden gemaakt.

Het consultantbureau McKinsey werd aangesteld om, in samenwerking met de op dat ogenblik en vandaag nog steeds in functie zijnde directieleden, een plan te maken dat uit een aantal onderdelen bestaat.

Ten eerste, diende de vraag te worden gesteld hoe De Post kon worden georganiseerd in business units.

Ten tweede, vroegen wij ons af welke timing nodig is om de hervorming te realiseren.

Ten derde, dient te worden bepaald welk soort hervorming, ook inzake management, nodig is?

In die context werd in de timing bepaald dat de zaak op 15 december afgerond moet zijn en dat na consultatie van de vakbonden en na overleg in de regering dit plan in uitvoering zal kunnen komen.

Het plan betreft het opdelen van de Post in business units. In de praktijk zal men dus een business unit distributiecentra hebben, een business unit domestic mail en een business unit international mail. Men moet nagaan met welke van die business units men al dan niet buitenlandse partnerships kan aangaan en de organisatie van het bedrijf daaraan aanpassen.

Via de Federale Participatiemaatschappij is in het verleden een belangrijk budget vrijgemaakt - het is mijn bedoeling dit budget te behouden, zo niet te vergroten -

Rik Daems

om de omvorming van De Post naar een efficiënt bedrijf financieel te begeleiden. In die context heb ik aan de Federale Participatiemaatschappij gevraagd om een second opinion consultant aan te stellen, te weten Bain, die naast McKinsey internationaal bekend staat als dé specialist in organisatie van zogenaamde postaire bedrijven.

Als ik resultaatgericht redeneer, weet ik dat ik op 15 december een plan heb om de omvorming van de Post in een ander bedrijf, na consultatie van de vakbonden en de regering, in werking te stellen. Als alles normaal en naar wens verloopt, zal het plan begin volgend jaar in uitvoering worden gebracht.

De vraag van de heer Annemans, namelijk hoe het toekomstige management eruit zal zien, is volgens mij een algemene vraag. Ik krijg van geen enkele zijde de opmerking dat er een probleem van credibiliteit zou zijn, integendeel, het plan is ingebed in een consultancyprocess van McKinsey en van Bain, het is begeleid door de Federale Participatiemaatschappij en het is door mij rechtstreeks begeleid. De vraag naar het toekomstige management zal ik dus stellen eenmaal het strategisch plan conform het regeerakkoord klaar is. Zoals gezegd, is die zaak einde 1999, begin 2000 rond.

Voorop lopen op de bedenkingen over een aantal mensen legt een hypotheek op de uitvoering van het plan. Ik wens de resultaatsverbinding die ik heb aangegaan niet in gevaar te brengen door op dit ogenblik in te gaan op vragen inzake de credibiliteit van een aantal mensen.

Ik herhaal dat het bureau McKenzie tegen 15 december een verslag moet opstellen. Een second opinion wordt geleverd door de federale participatiemaatschappij. De financiële middelen inzake begeleiding zijn ter beschikking. Na consultatie van de vakbonden zal de regering vanaf 15 december werk maken van de hervormingen. Op dat ogenblik zal de problematiek van het management aan bod komen.

De voorzitter : De heer Gerolf Annemans heeft het woord.

De heer Gerolf Annemans (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het was niet mijn bedoeling de man te spelen. Ik speel de man in verhouding tot de bal.

Hamvraag is of de administrateur-generaal over voldoende autoriteit beschikt om de hervormingen door te voeren. Ik hoop dat de minister niet heeft willen suggereren dat ik zijn belangrijke hervormingen wens te dwarsbomen door hem de heer Bastien af te pakken. De minister zwaait met hervormingen en business units en dringt erop aan Bastien te kunnen behouden. Hij voegt eraan toe, ik citeer : "de goede uitvoering van de hervormingen zou in het gedrang kunnen komen".

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is code-taal om te zeggen dat de PS Bastien als administrateur-generaal bij De Post wenst te behouden in afwachting van de definitieve uitspraak van het Hof van Cassatie inzake het cassatieverzoek.

Mijnheer de minister, u zegt dat de uitvoering van uw hervormingen afhankelijk is van de rol die de heer Bastien bij De Post kan blijven spelen. Met deze uitspraak hebt u geantwoord op mijn vraag of de PS een fatwa heeft uitgesproken tegen de verwijdering van de heer Bastien aan de top van De Post. Het antwoord is ja.

U vraagt gerust gelaten te worden en beweert met belangrijker zaken bezig te zijn dan het geval Bastien. Ik stel vast dat de VLD erop aandringt de hervormingen te mogen doorvoeren met Bastien aan de top.

Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de meerderheidspartijen reeds een eenvoudige motie hebben opgesteld. Deze gang van zaken irriteert mij en spoort mij aan een motie van aanbeveling in te dienen. Mijn motie strekt ertoe de regering te vragen eerst de gedelegeerd bestuurder te vervangen vooraleer werk te maken van de hervormingen. Op die manier voorkomt de regering dat de publieke opinie de indruk krijgt dat de hervormingen besmet zijn omdat ze werden doorgevoerd door iemand die na zijn veroordeling niet langer over de nodige credibiliteit beschikt.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister Rik Daems : Mijnheer de voorzitter, de heer Annemans kent mij voldoende om de zogenaamde code-taal correct te begrijpen.

Geen enkele regeringspartij heeft een fatwa uitgesproken. Ik wens geen interne wijzigingen door te voeren op het cruciale ogenblik van het hervormingsproces van De Post. Op 15 december kan ik de hervormingen uitvoeren. Op dat ogenblik zal de problematiek van het management ter sprake komen.

U mag spreken over codetaal. Ik weet perfect wat ik wil. Te gepasten tijde zult u de resultaten kunnen beoordelen.

De voorzitter : De heer Gerolf Annemans heeft het woord.

De heer Gerolf Annemans (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, ik zal de zaak op de voet volgen.

De voorzitter : De heer Lode Vanoost heeft het woord.

De heer Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik verheug mij over het feit dat de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven zich baseert op het gezond verstand, net als zijn collega van Mobiliteit, in verband met het

Lode Vanoost

dossier NMBS. Het is evident dat voor ons, wat De Post en de NMBS betreft, de resultaten tellen en het niet zozeer een zaak is van de juiste man op de juiste plaats. Als zou blijken dat in de uitvoering van dat beleid personen op bepaalde posten een hinderpaal zijn, is het een algemeen principe, dat dus niet enkel voor de heren Bastien en Schouppe geldt, maar voor om het even wie in een belangrijke beslissende positie, dat de positie van deze persoon opnieuw moet worden bekeken en desnoods maatregelen moeten worden genomen.

Mijnheer de minister, ik schaar mij dus volkomen achter uw antwoord.

Le **président** : La parole est à M. Jean Depreter.

M. **Jean Depreter** (PS) : Monsieur le président, M. Annemans a annoncé le dépôt d'un ordre du jour motivé. Nous avons donc déposé un ordre du jour pur et simple.

De **voorzitter** : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb moeten vaststellen dat u codetaal gebruikt. Misschien hangt het samen met de moeilijkheidsgraad van de hervormingen dat wij als decoders te werk moeten gaan. Uw inzicht, dat de hervormingen belangrijker zijn dan de mensen die bij die hervormingen betrokken zijn, is mijns inziens juist. Er wordt gewerkt aan een strategisch plan dat tot een nieuwe organisatie voor De Post moet leiden en eigenlijk een nieuw bedrijf zal creëren, het autonome overheidsbedrijf van de toekomst, waarover de heer De Croo het had in zijn interpellatie van 19 januari.

Dat is een zeer belangrijke inzet, maar niettemin, mijnheer de minister, kan men niet alle inzichten wijzigen omdat men van de oppositie in een regering stapt. Het inzicht dat wij hadden ten aanzien van de heer Bastien in januari 1999, waarbij wij ons vragen stelden over zijn positie, geldt ook vandaag nog. Wij zijn van mening dat dit ook in de toekomst zo moet zijn. Bij de hervormingen die binnenkort op het getouw worden gezet en het strategisch plan dat vorm gaat krijgen, moet ook dat aspect een oplossing vinden. Om het ook in codetaal te zeggen : "de oplossing van het verleden bevindt zich in de toekomst." Bij de evaluatie van die nieuwe structuur zullen wij met dit element rekening houden bij de beoordeling van uw werk terzake.

De **voorzitter** : Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion, des motions ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Gerolf Annemans en luidt als volgt :

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Gerolf Annemans

en het antwoord van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, verzoekt de regering de nodige stappen te ondernemen om snel te komen tot de vervanging van de heer Bastien door een bekwame opvolger zonder corruptieveroordelingen."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Gerolf Annemans et est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Gerolf Annemans

et la réponse du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, invite le gouvernement à effectuer les démarches nécessaires pour pouvoir rapidement au remplacement de M. Bastien par un successeur compétent n'ayant pas fait l'objet d'une condamnation pour cause de corruption."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jean Depreter, mevrouw Mirella Minne en de heren Jacques Chabot, Daan Schalck, Lode Vanoost, Bart Somers en Michel Wauthier.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Jean Depreter, Mme Mirella Minne et MM. Jacques Chabot, Daan Schalck, Lode Vanoost, Bart Somers en Michel Wauthier.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Mondelinge vraag van de heer Pierre Lano aan 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)

Question orale de M. Pierre Lano à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'interdiction provisoire et définitive de pratiquer le vol à voile sur l'aérodrome de Courtrai-Wevelgem" (n° 163)

De **voorzitter** : De heer Pierre Lano heeft het woord.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op 22 mei 1999 is op het vliegveld Kortrijk-Wevelgem, EBKT, een dodelijk ongeval gebeurd. Een zweefstoestel is er in botsing gekomen met een sleepvliegtuig. Mevrouw de minister, EBKT is geen regionaal vliegveld. In se ressorteert dat niet onder uw

Pierre Lano

bevoegdheid. De term regionaal vliegveld is een bestuurlijk begrip en er zijn er slechts vier van in België, namelijk Oostende, Antwerpen, Liège en Charleroi. Wevelgem wordt beheerd door een intercommunale.

Bij het dodelijk ongeval ging het om een jonge piloot van 27 jaar met 12 jaar ervaring die duizend uur gevlogen had en instructeur was. Vervolgens ging de paraplu open. In dertig jaar was er niets gebeurd maar naar aanleiding van dit ongeval heeft de directie van de West-Vlaamse Intercommunale op 25 mei besloten om tot nader bericht het zweefvliegen tijdelijk op te schorten. Men wou namelijk eerst een rapport van het Bestuur der Luchtvaart over de omstandigheden van het ongeval. Pas nadien wou men beslissen of het zweefvliegen opnieuw zou worden toegelaten. Enkele dagen later zegt de raad van bestuur van de intercommunale dat de definitieve beslissing over het al dan niet voortzetten van het zweefvliegen zal afhangen van de doorslaggevende visie van het Bestuur der Luchtvaart. Het Bestuur der Luchtvaart heeft uiteraard niets te maken met die beslissing. Op 30 juli beslist de raad van bestuur dat het zweefvliegen definitief zal worden verboden per 31 december 2000. Men vraagt zich af waarom het zweefvliegen eerst moet worden opgeschort als men tegelijkertijd stelt dat het binnen anderhalf jaar zal worden verboden, zonder dat enig rapport of doorslaggevende visie van het Bestuur der Luchtvaart wordt afgewacht.

Mevrouw de minister, de vragen die ik u wil stellen zijn eenvoudig. Kunt u mij zeggen hoe het staat met het rapport van het Bestuur der Luchtvaart? Wanneer mag men zich daaraan verwachten? Is er misschien een tussentijds rapport opgesteld?

Ten tweede, graag had ik van u vernomen of het Bestuur der Luchtvaart enige bevoegdheid heeft om een oordeel uit te spreken over mogelijke vliegactiviteiten op een vliegveld dat wordt beheerd door een intercommunale.

Ten derde, zijn er plannen om eventueel een controlezone in te voeren op het vliegveld van Wevelgem?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het onderzoek heeft niet tot doel een schuldige aan te duiden maar wil absoluut lessen trekken voor de toekomst.

Mijnheer Lano, wat uw concrete vragen betreft, moet het voormelde onderzoek dat in alle onafhankelijkheid wordt gevoerd door een expert van mijn departement conform de ICAO-voorschriften en de EU-richtlijnen met de nodige grondigheid en omzichtigheid gebeuren. Kwaliteit primeert in deze op snelheid. Het is zo ver gevorderd dat voor het tussentijds rapport de vereiste gegevens voorhanden zijn.

Na het intermediair rapport volgt het eindrapport. We spreken hier over enkele weken en zeker niet over maanden. Een precieze datum kan ik evenwel niet meedelen.

Uw tweede vraag betrof de rol van het bestuur van de luchtvaart. Dit heeft krachtens artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 uitgebreide bevoegdheden over de aanleg en de exploitatievoorwaarden van een burgerlijk luchtvaartterrein. Er zijn dus bevoegdheden in verband met reglementering. Wanneer de veiligheid via gepaste maatregelen afdoende is geregeld, heeft het bestuur a priori geen bezwaar tegen het gelijktijdig plaatsvinden van verscheidene activiteiten zoals motorvliegen, zweefvliegen, para-drop, radiogeleide vliegtuigen en vliegmeetings.

Uw derde vraag dan. De exploitant van de EBKT is er voorstander van om een controlezone te creëren ter controle van het luchtverkeer, zij het niet volgens dezelfde vereisten als voor Oostende, Deurne, Bierset of Gosselies. De problematiek is immers niet dezelfde. Verder moet studie worden verricht naar de opportuniteit en de haalbaarheid. Dit brengt ons vanzelf bij het probleem van de financiering, waar al evenmin een oplossing voor is gevonden.

De voorzitter : De heer Pierre Lano heeft het woord.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik noteer dat er gedacht wordt aan het invoeren van een controlezone voor EBKT, maar dat dit stuit op problemen inzake financiering. Dat wisten wij op voorhand, maar dit deel van het antwoord voldoet mij. Ook de andere delen van het antwoord kunnen mij voldoening schenken. U zegt immers dat wij een definitief verslag zullen krijgen binnen enkele weken en dat is vrij snel. U hebt ook aandacht gehad voor het toekomstperspectief, namelijk dat men zoekt naar een oplossing waarbij zweefvliegen op EBKT eventueel toch mogelijk wordt. U zegt dat hiertegen geen bezwaren a priori zijn. Uw antwoord verheugt mij, want op basis hiervan kan de intercommunale eventueel van standpunt wijzigen. Men maakt er immers een amalgaam van en verschuilt zich achter elkaar. U moet weten dat zweefvliegen veilig is en dat de piloten serieus worden opgeleid. Het ongeval is als het ware een gevolg van het slecht aanduiden van de sleeproute en de overleden piloot heeft als het ware het gevaar gemeld aan het bestuur ter plekke. Omdat de verandering van sleeproute niet werd gevolgd, is er een ongeval gebeurd, terwijl daarvoor toch was gewaarschuwd. Onder druk van de intercommunale heeft men echter de sleeproute gehandhaafd, dit met een permanente dreiging van het beëindigen van het zweefvliegen. Ik noteer tevens dat er een nieuwe commandant is op het vliegveld, een gewezen militair, die de zaak eventueel wil herbekijken. Het zou jammer zijn dat het zweefvliegen

Pierre Lano

verdwijnt. Immers, dit is ook een aanloop naar beroeps-luchtvaart. Er zijn 2 000 piloten die gevormd kunnen worden met minimale kosten en waarvan misschien toch 20% beroepsmatig piloot wordt.

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

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De **voorzitter** : Alvorens tot het volgende punt over te gaan, wens ik u een vraag voor te leggen want ik moet om 11.30 uur naar de Conferentie van voorzitters gaan. Zoals het tijdens de vorige legislatuur het geval was, hebben ook wij de gewoonte aangenomen om telkens op woensdagochtend samen te komen om te beraadslagen over de afhandeling van vragen en interpellaties gericht tot de regering.

Mais nous devons également organiser des travaux législatifs. Je vous saurais donc gré de bien vouloir nous faire part de vos préférences en ce qui concerne la convocation d'une réunion hebdomadaire, que nous essayerions de déterminer à horaire fixe et de manière répétitive. Je vous demanderais donc de bien vouloir faire connaître vos desiderata avant mercredi prochain à notre secrétaire de commission. Nous essayerons, dans la mesure du possible, de tenir compte de l'avis de chacun.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- mevrouw **Anne-Marie Descheemaeker** aan de **vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer** over "de nieuwe vorm van recreatieve luchtvaart en de hinderlijke gevolgen hiervan" (nr. 186)

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

Questions orales jointes de :

- Mme **Anne-Marie Descheemaeker** à la **vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports** sur "la nouvelle forme d'aviation récréative et les conséquences dommageables de celle-ci" (n° 186)

- M. **Pierre Lano** à la **vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports** sur "la réglementation relative à l'utilisation de paramoteurs" (n° 164)

De **voorzitter** : Mevrouw Anne-Marie Descheemaeker heeft het woord.

Mevrouw **Anne-Marie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, mijn vraag gaat over een nieuwe vorm van recreatieve luchtvaart, namelijk het zweven met paragliders, paramotoren of skyfun genoemd. Deze lichtsport kan worden vergeleken met parapente. Er wordt gebruik gemaakt van een parachute en een motor die op de rug wordt gemonteerd van de beoefenaar van die sport.

Die sport wordt blijkbaar vaak beoefend in de streek van West-Vlaanderen. Er zijn in die streek dan ook vooral klachten over geluidsoverlast.

Mevrouw de minister, sta mij toe u een drietal vragen te stellen.

Ten eerste, zijn er specifieke reglementen voor die welbepaalde toestellen ?

Ten tweede, op welke manier wordt op dit ogenblik de luchtwaardigheid van die toestellen, de vaardigheid van de beoefenaars en hun kennis van de luchtverkeersreglementering onderzocht of gecontroleerd ?

Ten derde, op welke wijze wordt de veiligheid van het luchtverkeer geregeld of gegarandeerd ?

De **voorzitter** : De heer Pierre Lano heeft het woord.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, mijn vraag loopt parallel met de vraag van mevrouw Descheemaeker. Zij legde het accent op klachten, naast het element reglementering, luchtwaardigheid en luchtveiligheid.

U bent een groene minister. Ik zou het element geluksmoment willen onderstrepen. Recreatief vliegen brengt voor duizende mensen geluk.

Wij mogen ook niet vergeten dat deze sporten een toegangspoort zijn tot een verdere opleiding. De paramotoren bestaan sinds 1980 en deze sport wordt zeer populair in België. Er bestaat geen specifieke luchtvaartreglementering. De bestuurders van paramotoren weten zich niet waaraan te houden.

Mevrouw de minister, vandaag ontving ik een schrijven van het Bestuur van de Luchtvaart van 28 oktober. Ik citeer : "Aangezien tot op heden het gebruik van dit type van luchtvaartuig nog niet is geregeld, is op dit ogenblik het gebruik ervan niet toegelaten".

Ik heb dus reeds een antwoord vooraleer ik mijn vraag heb gesteld. Toch wil ik mijn vraag stellen omdat het paramotoren op papier verboden is, maar toch wordt gedoogd. Wie in de zomer naar boven kijkt, ziet overal kleine vliegtuigjes rondzweven. Men beweert dat de reglementering gelijk is aan die voor de zweefvliegtuigen, die wel aan een reglementering zijn onderworpen. Ande-

Pierre Lano

ren beweren dat het koninklijk besluit met betrekking tot de ULM's van toepassing is. Mevrouw Descheemaeker heeft reeds de nadruk gelegd op de veiligheidsaspecten. Het is wenselijk dat er reglementen worden uitgevaardigd voor deze nieuwe vorm van vliegsport.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Ten eerste, is de administratie, in casu het Bestuur van de Luchtvaart, bezig met de redactie van een specifiek luchtvaartreglement voor paramotoren? Zo ja, wanneer mag men een koninklijk besluit terzake verwachten?

Ten tweede, zijn de Paramotor-federatie en de Belgische Vrije Vlucht Federatie bij de redactie van een eventueel koninklijk besluit betrokken?

Ten derde, waaraan dienen bestuurders van paramotoren zich te houden in afwachting van een specifieke regeling? Kan de minister mij de tekst bezorgen van buitenlandse reglementeringen terzake?

Le président : La parole est à la ministre.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, je répondrai ici aux questions posées par M. Lano et Mme Descheemaeker puisqu'elles ont trait au même problème.

Er is nog geen specifieke reglementering voor deze paramotoren. Het is mogelijk om er een op te stellen, zoals voor de ULM's. Daarnaast is het ook een optie om genoeg te nemen met een ontheffing van een gedeelte van de luchtvaartreglementering, zoals die waarvan de zweefvliegtuigen genieten, in uitvoering of ter vervollediging van artikel 57 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954. Dit vergt een redelijke termijn zodat ik geen precieze datum kan bepalen.

De tweede vraag van de heer Lano had betrekking op de sportfederaties. Die hebben geregeld contact met het Bestuur van de Luchtvaart en hebben nog in december laatstleden werktekstten over deelaspecten van een mogelijke specifieke reglementering voorgelegd. Op de laatste vraag kan ik antwoorden dat vooralsnog het toezicht en de sancties uit de algemene luchtvaartreglementering gelden. Hoewel af en toe een verbod werd opgelegd of verbaliserend werd opgetreden, lijkt de veroorzaakte hinder nogal beperkt. De beoefening van deze nieuwe vorm van recreatieve luchtvaart is niet zo problematisch dat de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang komt. Mij zijn tot op heden geen teksten van buitenlandse reglementeringen bekend. Wel weet ik dat bepaalde landen zoals Nederland een eenvoudig verbod hebben opgelegd. Dit is trouwens een van de oorzaken van de verschuiving van activiteiten naar België. Een zoneverbod is een andere optie, die evenwel niet aan de orde is.

- **Voorzitter** : de heer **Jacques Chabot**

De **voorzitter** : Mevrouw Anne-Marie Descheemaeker heeft het woord.

Mevrouw **Anne-Marie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord en ik hoop dat binnen afzienbare tijd een duidelijke richtlijn komt. Ik hoop ook dat in verband met lawaaihinder tijdens het weekend het geluk van de ene niet het ongeluk van de ander wordt.

De **voorzitter** : De heer Pierre Lano heeft het woord.

De heer **Pierre Lano** (VLD) : Mijnheer de minister, ik sluit mij volledig aan bij de visie van mevrouw Descheemaeker. Ik noteer dat u niet zinnens bent een verbod op te leggen daar u stelt dat de hinder beperkt is. Ik wacht op de opties die u zult nemen. Officieel is sinds het jaar 1993 contact opgenomen om een reglement uit te vaardigen en ik raad u aan om snel een optie te nemen zodat de mensen weten waaraan zich te houden. Er moet een evenwicht worden gevonden tussen de amateurs van paramotoren en eventuele burenhinder.

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

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Luc Sevenhans** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie in het dossier 'IJzeren Rijn'" (nr. 167)

- de heer **Jos Ansoms** aan 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)

- de heer **Bart Somers** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de 'IJzeren Rijn'" (nr. 200)

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

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

Questions orales jointes de :

- M. **Luc Sevenhans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier 'Rhin de fer'" (n° 167)

- M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 'Rhin de fer' dans le contexte européen du nouveau réseau ferroviaire transeuropéen pour le transport de marchandises (RTEFF)" (n° 190)

- **M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 'Rhin de fer'" (n° 200)**

- **Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier 'Rhin de fer'" (n° 211)**

- **Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le 'Rhin de fer'" (n° 216)**

De **voorzitter** : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het dossier-IJzeren Rijn heeft in deze commissie altijd geleid tot heel wat interesse over de partijgrenzen heen. Ik heb in deze onderzonden dat de violen gelijk zijn gestemd. Ik neem aan dat dit vandaag weer het geval zal zijn.

Mevrouw de minister, wij hebben u vorige week over dit dossier ondervraagd omdat u op de vooravond stond van een belangrijke ontmoeting met uw Nederlandse en Duitse collega's. Tot mijn ontgoocheling heb ik nergens een verslag gezien over de resultaten. In de pers vond ik het verslag van mevrouw Netelenbos die zegt dat binnenkort treinen zullen rijden. We hebben er het raden naar waar die zullen rijden.

Uw Vlaamse collega, mijnheer Stevaert heeft hierover wel een verklaring afgelegd en hij is dit dossier blijkbaar heel genegen.

Hij zegt dat wij binnen twee jaar over de IJzeren Rijn zullen rijden. Misschien heeft hij die informatie van u; hij is er in ieder geval gerust in.

Ikzelf ben er heel wat minder gerust in. Van uw kant blijft het oorverdovend stil, terwijl ik toch op enige verklaring had gehoopt. U moet toch ook hebben vastgesteld dat dit dossier onder grote druk staat en dat elke dag uitstel er een te veel is.

Mevrouw de minister, ik vernam graag van u welke argumenten u hebt gebruikt om uw collega's te overtuigen van het belang van deze reactivering op zeer korte termijn. Ik wijs er verder op dat de NMBS stelt dat het tracé in zeer goede staat verkeert en men heeft deze commissie verzekerd dat er binnen de zes maanden treinen zouden kunnen rijden. De top van de NMBS heeft terzake een zeer duidelijke uitspraak gedaan. Ik stel dus dat het binnen de zes maanden moet kunnen en niet, zoals de heer Stevaert zegt, binnen de twee jaar. Krijg ik van u een duidelijke uitspraak in dit dossier ?

Het enige concrete dat ik uit de vergadering heb gehaald, was dat het aantal tracés dat moest worden onderzocht, nogmaals werd verminderd, nu van vijf naar drie.

De IJzeren Rijn zoals wij ze voor ogen hebben, is toch nog altijd de goedkoopste oplossing. De ramingen lopen weliswaar uiteen, maar het zou gaan om een gemiddelde van 3 miljard, tegenover bijvoorbeeld de Betuwe-lijn, voor de Nederlanders ook van belang, waarvoor men zelfs 180 miljard over heeft. We moeten in deze discussie toch ook eens even nagaan welke bedragen er in het spel zijn. De kostprijs voor de reactivering van die IJzeren Rijn betekent dus maar een peanut, vergeleken met andere projecten.

De alternatieve tracés zijn bovendien moeilijk te realiseren. Ze zullen veel extra tijd vragen, wat de kostprijs ook naar omhoog zal jagen. Wie zal dat betalen ? Ik kan nog toestaan dat de Nederlanders dit willen onderzoeken, maar dat mag het huidige tracé niet vertragen. Het heeft nu al lang genoeg geduurd. Mijn ervaring leert mij dat de tracés waarover men spreekt, namelijk de Brabantroute over Venlo waarmee een serieuze ingreep is gemoeid, het Roermond-Venlo-tracé of het Brugge-tracé, puur tijdverlies is.

De IJzeren Rijn is duidelijk de beste en de meest logische oplossing. Een vrij belangrijk gegeven in die verschillende tracés is dat de hellingen die op de IJzeren Rijn voorkomen, veruit de geringste zijn. De maximumhelling is 6 pro mille, terwijl dat in de andere tracés 11 pro mille is. Dat betekent bijgevolg dat treinen via de IJzeren Rijn dubbel zoveel vracht kunnen vervoeren. Dat is van belang voor massagoederen en voor het vervoer van containers, waarvoor de IJzeren Rijn in de eerste plaats is bedoeld. Dubbel zoveel vracht betekent een verlaging van de kostprijs.

Een argument dat ik met de minister wil bespreken - ik weet dat zij daarvoor zeer gevoelig is - is het waardevolle stiltegebied, de mijnweg. Zonder afbreuk te doen aan de waarde van dat gebied, moet er toch worden gezegd dat de IJzeren Rijn door het minst waardevolle stuk loopt. Op dat gebied rijden er al treinen sinds 20 jaar en de natuurwaarde is er nog altijd ongeschonden gebleven. Blijkbaar hebben die treinen geen negatieve invloed op de natuur. Eveneens van belang is dat de alternatieve tracés, en dat is in de discussies nog maar weinig vermeld, ook door natuurgebieden gaan. De waarde van het natuurgebied moet toch enigszins worden gerelativeerd. Ik herinner mij het bezoek van deze commissie aan het stiltegebied. Tijdens onze wandeling van een kwartier hebben wij driemaal een vliegtuig horen overvliegen. Wat is dus juist een stiltegebied ? Ik heb de indruk dat wij dat toch niet te letterlijk moeten interpreteren. Op de lokale bestemmingsplannen heeft het gebied nog altijd de bestemming van spoorweg. Daaruit vloeit waarschijnlijk de vrij algemeen verspreide opmerking voort dat er geen milieu-onderzoek nodig is voor de reactivering van de IJzeren Rijn.

Luc Sevenhans

Ik kom dan bij het laatste belangrijke argument. Iemand van de partij van de minister wenst deze zaak ook op het communautaire niveau te spelen. De IJzeren Rijn is uiteraard belangrijk voor de haven van Antwerpen en die haven van Antwerpen ligt in Vlaanderen. Wij hebben altijd geprobeerd dit dossier uit de communautaire sfeer te houden en ik zal dat vandaag ook doen. Ik wijs er alleen op dat de IJzeren Rijn en de Montzenroute complementair zijn. We zullen met andere woorden elkaars boterham niet afpakken.

Ze zijn allebei noodzakelijk. De IJzeren Rijn schakelt de Montzenroute niet uit, in tegenstelling tot wat sommige collega's uit Wallonië denken. Ze zijn complementair. De IJzeren Rijn is gericht op het Ruhrgebied, Noord-Duitsland en Polen. De Montzenroute is op Midden- en Zuid-Duitsland en Centraal-Europa gericht. Er zullen zich dus geen problemen voordoen.

De IJzeren Rijn moet nieuwe trafieken aantrekken en een verschuiving teweegbrengen van wegtransport naar het spoor. Mevrouw de minister, u moet toch gevoelig zijn voor dit argument.

Ik kan uiteraard niet de toekomst voorspellen. Toch is het duidelijk dat de behoefte aan de IJzeren Rijn met de dag toeneemt en dat elk moment van uitstel een nadeel is voor onze economie en ons milieu. Ik was van meet af aan goed gehumeurd toen ik vernam dat een vertegenwoordiger van Agalev dit belangrijk dossier zou beheren. Ik heb echter tot hiertoe niets concreet kunnen vaststellen.

In de pers heb ik gelezen dat er op 9 december een belangrijke ontmoeting is gepland met uw collega's. Ik had dat liever van u vernomen. Mevrouw de minister, met welke argumenten zult u naar die conferentie vertrekken? Vorige keer was u er blijkbaar met slechts één medewerker naartoe gegaan terwijl mevrouw Netelenbos beter was voorbereid en een aantal specialisten had meegebracht. U was volgens mij onderbemand.

Mevrouw de minister, ik pleit ervoor dat u volgende keer al uw medewerkers optrommelt zodat u enig weerwerk kunt bieden. Zonder me uit te spreken over de kwaliteiten van mevrouw Netelenbos, is het toch een feit dat ze niet de meest gemakkelijke persoon is om mee te onderhandelen. Kunt u zeggen welke argumenten u op die conferentie zult gebruiken?

Le président : Je demanderai à chacun d'être concis et de respecter les temps de parole.

De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben even nieuwsgierig als mijn voorganger om te weten welke vooruitgang er werd

geboekt in het dossier over de reactivering van de IJzeren Rijn. Het is zeer belangrijk dat de minister de Nederlandse collega's overtuigt dat dit de beste oplossing is vanuit ecologisch en economisch oogpunt.

Ik wens nog een Europese dimensie toe te voegen aan dit dossier. Op dat niveau werd op 6 oktober laatstleden de Europese Transportraad gehouden. In dit kader heeft Frankrijk met goed gevolg een elfpuntenplan voorgelegd. Een van de belangrijkste resultaten daarvan is het voorstellen van een Trans-Europees goederenspoornetwerk. De verschillende spoorwegmaatschappijen zouden een gegarandeerde toegang tot elkaars spoorwegmarkten krijgen. Dat is een positief gegeven.

Op deze raad heeft men ook afgesproken dat de volgende weken de Europese Commissie en de lidstaten de spoorlijnen zouden identificeren die voor deze markttoegang voor buitenlandse maatschappijen in aanmerking komen. Op al deze lijnen zouden dus een aantal gemeenschappelijke criteria gelden. Men zou zelfs een investeringsprogramma opstellen om knelpunten in de infrastructuur weg te werken. Voor het doorkruisen van gevoelige gebieden zou een zogenaamd TEN-financiering worden geregeld met een nieuw steunplafond. Dit plafond werd reeds gevraagd in het Frans memorandum over de transportproblemen in de Alpen.

Graag vernam ik van de minister of ze met het oog op de toekomst de IJzeren Rijn heeft verdedigd of zal verdedigen als behorende tot dit Trans-Europees goederenspoornetwerk?

Het is zeer belangrijk in het kader van de concurrentiepositie van de Antwerpse haven en in het kader van de voorgestelde mogelijke financieringsbronnen. Haar voorganger, tot grote ergernis van de Antwerpse regio en van mezelf, heeft nagelaten op Europees niveau de IJzeren Rijn te verdedigen als een freight free way. Ik heb de indruk dat het nieuw voorgestelde Trans-Europees goederenspoornetwerk een systeem is dat de vroegere freight free ways vervangt. Ditmaal mag de minister de trein niet missen. De IJzeren Rijn moet van meet af aan in dat netwerk worden opgenomen. Achteraf zal het zeer moeilijk zijn er nog een wagon aan vast te koppelen.

De voorzitter : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vragen sluiten zeer nauw aan bij die van de vorige sprekers. De activering van de IJzeren Rijn is voor onze economie zowel op ecologisch als economisch vlak van uitzonderlijk belang. Het dossier werd een hele tijd geblokkeerd, onder meer door de houding van de Nederlanders. Maar via de pers vernemen we nu dat op 6 oktober belangrijke en gunstige

Bart Somers

stappen in de goede richting zouden worden gezet. Daarover bestaat nog geen verslag. Misschien is het voor de eerste maal dat in een parlementaire commissie belangrijk nieuws wordt uitgebracht alvorens het in de pers terechtkomt.

Mevrouw de minister, de uitspraak van minister Stevaert houdt in dat we binnen twee jaar treinen zullen zien rijden op de IJzeren Rijn. Engageert de minister zich tot wat minister Stevaert zegt? Zullen we deze treinen binnen de twee jaar zien rijden en welke concrete resultaten hebt u bij uw Duitse en Nederlandse collega mogen beluisteren?

De **voorzitter**: Mevrouw Frieda Brepoels heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de voordelen voor deze lijn werden reeds opgesomd.

Op 28 september werd een discussie gevoerd over de mogelijke heringebruikname van het historisch tracé. Wat werd hieromtrent met de Duitse en de Nederlandse collega besproken? Werden hierover afspraken op korte termijn genomen?

In de vragenronde van het Vlaams Parlement heb ik nog iets anders gelezen, namelijk dat minister Stevaert in het Vlaams Parlement meedeelde dat de Vlaamse regering een memorandum heeft goedgekeurd wat de basis zou vormen voor onderhandelingen tussen de federale regering en Nederland.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van dit memorandum? Wat houdt dit precies in? Werd dit memorandum door de federale regering als uitgangspunt van de onderhandelingen aanvaard?

Op de UFSIA heeft volgende week een colloquium plaats "IJzeren Rijn en Betuwe-lijn, een debat op de juiste sporen?" Er worden Vlaamse en Nederlandse specialisten samengebracht die vanuit verschillende invalshoeken het thema zullen belichten en het debat op het juiste spoor zullen trachten te zetten.

Ik stel ook vast dat de heer Schouppe, afgevaardigde-bestuurder van de NMBS, deelneemt aan een panel-discussie tot slot van die dag. Mevrouw de minister, hebt u reeds een gesprek gehad met de heer Schouppe om uw beleidsinzichten terzake mee te delen, zodat de NMBS op dat colloquium een duidelijk inzicht kan geven in de planning van de mogelijke heringebruikname. Met andere woorden, zitten de regering en de top van de NMBS op dezelfde golflengte? Ik heb begrepen dat het goederenvervoer niet behoort tot de opdrachten van een openbare dienst en de NMBS als autonoom bedrijf wel eens een eigen standpunt zou kunnen verkondigen.

Le **président**: La parole est à Mme Géraldine Pelzer-Salandra.

Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** (AGALEV-ECOLO): Monsieur le président, madame la ministre, pourriez-vous nous dire si l'étude commandée à la SNCB concernant le transport global des marchandises en Belgique a été réellement demandée? Si oui, où en est-elle?

Pourriez-vous également nous donner les perspectives d'évolution du transport des marchandises par rail en région wallonne?

J'ai entendu la déclaration du premier ministre, le 12 octobre, qui assurait qu'une priorité serait attribuée à l'ouverture de la ligne rhénane. Quelles seraient les implications que pourrait avoir cette réouverture sur le transport ferroviaire des marchandises en Wallonie, notamment dans l'Est, particulièrement pour la gare d'Eupen?

J'aimerais également obtenir quelques informations sur des investissements éventuellement réalisés dans le cadre de ligne 24 qui, je le rappelle, est la ligne qui relie la gare de Visé à la frontière allemande en passant par la gare de Montzen. Cette ligne a été complètement rénovée pour permettre le passage de charrois lourds, sauf sur le tronçon du viaduc de Moresnet.

Des investissements sont-ils prévus pour remettre à gabarit le viaduc de Moresnet et permettre le passage de charrois plus lourds à vitesse plus performante? Actuellement, en effet, les transports de marchandises y circulent à environ 5 kilomètres à l'heure, ce qui n'est guère intéressant pour les entreprises qui attendent leurs colis.

Toujours en ce qui concerne cette ligne 24, entre la gare de Montzen et le tunnel de Botselaer, la ligne n'est actuellement pas électrifiée. Pouvez-vous me dire s'il existe des projets d'électrification? Dans quels délais?

Si M. le président me le permet, j'aimerais dire à M. Sevenhans que s'informer ne constitue certainement pas un souci de communautariser un dossier. Nous avons tous à nous informer sur ce qu'il adviendra du transport de marchandises en Belgique.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, er zijn verschillende vragen in verband met de IJzeren Rijn. Ik begrijp het belang van dit project en ik ben dus sterk begaan met dit dossier. De Europese Raad van 6 oktober werd gevolgd door een informele trilaterale ontmoeting die voor de drie partijen erg constructief is gebleken.

Isabelle Durant

Le dossier progresse donc de manière satisfaisante. Il est normal que la Région flamande, en l'occurrence M. Stevaert, soit préoccupée par la question et tente d'imposer des délais afin que les trains circulent à nouveau sur le tracé en question.

Toutefois, on s'est rendu compte, lors de la rencontre informelle qui a eu lieu en marge du Conseil de Luxembourg que, même si l'atmosphère était constructive - Mme Netelenbos est ouverte à la question; en tout cas, elle ne fait pas de blocage systématique -, la situation n'est pas simple, dans la mesure où passer de cinq tracés à trois pose parfois problème. En outre, Mme Netelenbos se pose toujours la question de savoir si une étude d'incidence est nécessaire en ce qui concerne la zone de silence qui sera traversée par la voie. Les Hollandais ne souhaitent pas se dessaisir complètement de ce dossier et montrent encore une certaine résistance à cet égard.

Lors de la réunion informelle, la volonté s'est manifestée de résoudre des questions techniques précises liées à la fois au tracé et à la prétendue nécessité d'une étude d'incidence à propos de la zone de silence. Nous devons en effet aborder cette question, non seulement sur le plan juridique, mais également diplomatique pour tenter de gagner du temps et de l'efficacité dans ce dossier. Le groupe de travail travaillera donc d'octobre à décembre. Lors du Conseil prévu au mois de décembre, les trois ministres concernés feront le point sur l'état d'avancement à la fois du tracé et de l'étude d'incidence, qui est jusqu'à présent toujours demandée par Mme Netelenbos.

Vous pouvez compter sur ma bonne foi pour faire avancer le dossier. C'est d'ailleurs aussi la volonté des responsables de la SNCB de voir ce dossier aboutir. La volonté politique existe, mais il n'empêche que nous devons manoeuvrer prudemment et efficacement.

Ik wil de heer Ansoms er ook aan herinneren dat het traject van de IJzeren Rijn reeds in de eerste bijlage van de beslissing van juli 1996 betreffende de Trans-Europese Netwerken voor Vervoer opgenomen is. Het spreekt vanzelf dat deze lijn behouden moet blijven bij de herziening van het spoorweghoofdstuk van de TENV-hoofdpijnen in 2000. Ik wil er trouwens de mogelijkheid tot consolidatie van het knooppunt Montzen, bestemd om de goederenstroom van Antwerpen naar Zuid-Duitsland te leiden, in vermeld zien. Ik zou het bijzonder verkwistend vinden als de modernisering van de laatste 10 kilometer niet zou worden afgewerkt, temeer daar er 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 in de komende tien of vijftien jaar de grote toename van het vervoer dat wij graag per spoor willen zien

verlopen op te vangen. Vandaar dat wij een lijn vertrekkend van de haven van Antwerpen naar het Zuid-Oosten en steunend op twee assen willen opzetten. Om de slaagkans te verhogen heb ik tijdens de laatste informele ontmoeting de analogie gemaakt tussen onze dichtbevolkte regio en gebieden zoals de Alpen, die erg kwetsbaar zijn als het om transporthinder gaat.

Ik pleit ervoor, zoals u wellicht begreep, ons project geheel of gedeeltelijk te laten opnemen in de lijst van de TENV's die in aanmerking komen voor Europese steun voor kwetsbare gebieden.

De IJzeren Rijn kan inderdaad op korte termijn en zonder grote investeringen worden geactiveerd. Het is onnodig hiervoor het verdrag bestaande uit 14 artikelen, onder het stof vandaan te halen vermits thans niemand de grondigheid van dit project nog in vraag stelt.

J'en arrive à la question précise de Mme Brepoels concernant le colloque de UPSIA.

Ik dank mevrouw Brepoels omdat ze me op de hoogte brengt van het colloquium dat op 27 oktober door de UFSIA wordt georganiseerd. Ik zal onmiddellijk contact opnemen met de heer Schouppe om te weten welke standpunten de NMBS op het colloquium zal verdedigen.

Mme Pelzer, quant à elle, évoque l'autre face de la médaille. J'aborderai cette question, non pas sur le plan communautaire, mais en tenant compte d'une approche globale du transport de marchandises dans notre pays. Notre pays se trouve en effet au centre d'un large réseau européen.

L'une des quatre décisions prises par la CICI du 22 avril 1998 était de charger mon prédécesseur de confier à la SNCB une étude générale sur le trafic de marchandises dans tout le pays. A ma grande surprise, mon prédécesseur n'a pas signifié cette demande à la SNCB. J'ai donc transmis cette demande afin qu'une étude soit mise au point. Il ne s'agit pas d'une étude très compliquée puisqu'il suffit de rassembler des éléments existants. Elle peut donc être rapidement réalisée. Je pourrais en disposer vers le 15 novembre prochain. Elle me permettra d'aborder le dossier du transport des marchandises sous ses différentes facettes et de manière globale.

Tant que je ne dispose pas de cette étude, il est difficile de faire des perspectives en ce qui concerne l'évolution du trafic tant en Wallonie qu'ailleurs. Cela dit, la remise en exploitation de l'IJzeren Rijn table sur une augmentation importante des tonnages acheminés du port d'Anvers par le rail. Ces flux seront donc répartis en deux itinéraires, nord et sud. Les projections - qui sont à confirmer dans le cadre de l'étude demandée il y a plus

Isabelle Durant

d'un an et demi par la CICI - donnent des chiffres où on constate qu'après une première période où Montzen perd un peu moins de 10% de ses tonnages en transit, l'augmentation globale reprend ensuite.

En l'absence de cette étude globale, il m'est donc difficile aussi de répondre à vos questions 3 et 4. Je m'engage cependant à y revenir à la fin novembre, dès que je disposerai des chiffres demandés à la SNCB.

Reste alors la double question de l'achèvement de la modernisation de la dizaine de kilomètres de la ligne 24 entre Montzen et le tunnel frontalier de Botselaer. Je signale tout d'abord que la modernisation vise à mettre cette ligne à la norme de 22,5 tonnes/essieu et non 30. L'état actuel du viaduc de Moresnet permet déjà le passage de 22,5 tonnes/essieu, mais à une vitesse limitée à 20 km/heure et sans possibilité de croisement de trains.

La SNCB compte lancer, fin 2000, un appel d'offre pour un gros entretien de ce viaduc, soit un chantier de l'ordre de 250 à 300 millions. Ces travaux seront effectués en maintenant la ligne à voie unique. Lorsqu'ils seront terminés, ils permettront le passage de trains en croisement à 60 km/heure. La question d'un renouvellement complet de ce viaduc est donc sans doute prématurée, d'autant qu'il s'agit là d'un chantier d'un coût présumé d'un milliard et demi.

La question de l'électrification éventuelle viendra après le renforcement de la voie et du viaduc de Moresnet.

Voilà les principaux éléments de réponse. Nous reviendrons régulièrement sur ce dossier, à la fois concernant l'IJzeren Rijn et le transport de marchandises sur le plan global. J'insiste donc sur le fait que le gouvernement a bien l'intention de faire avancer ce vieux dossier de l'IJzeren Rijn, qui traîne depuis trop longtemps, ainsi que la question globale du transport de marchandises. C'est en effet l'un de nos objectifs prioritaires de récupérer des parts de marché en ce qui concerne le transport de marchandises par rail.

Avant le Conseil des ministres européens de décembre, je vous présenterai son ordre du jour et, après ce conseil, je vous ferai rapport de la rencontre informelle qui aura lieu en marge du conseil du 10 décembre avec les ministres allemand, hollandais et moi-même en vue de discuter de l'état d'avancement des questions techniques et stratégiques qui restent en suspens pour donner un coup d'accélérateur au dossier de l'IJzeren Rijn.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U bent vrij optimistisch. Ik hoop dat dit zo mag blijven en Nederland deze positieve ingesteldheid, die zij monde-

ling tot uiting brengt, ook in daden zal omzetten. Wij moeten evenwel zeer voorzichtig blijven. De geschiedenis leert nu eenmaal dat het zeer moeilijk is om zaken te doen met de Nederlanders, want het zijn echte zakenmensen. Ik verwijs naar de verdieping van de Westerschelde, waaromtrent de Nederlanders gedurende twintig jaar mooie beloftes hebben gedaan, maar Vlaanderen al die tijd heeft moeten wachten op hun goedkeuring. Deze goedkeuring is er overigens maar gekomen toen zij vragende partij waren in een ander dossier, met name inzake de TGV.

Op dit ogenblik hebben wij Nederland niets te bieden. Ik vrees dus dat het bij mooie woorden zal blijven. Samen met u hoop ik evenwel dat zij hun mooie beloftes in daden zullen omzetten en dat wij op vrij korte termijn - liefst nog korter dan de heer Stevaert vooropstelt - enkele treinen kunnen laten rijden over dit historische tracé.

Ik kom terug op het Europese aspect. Mag ik het zo begrijpen dat het vroegere freight free way plan wordt vervangen door het Trans-Europese goederenspoornetwerk en ik daaruit mag afleiden dat de IJzeren Rijn daarin zou worden opgenomen ? Dat is nieuw ten opzichte van uw voorganger. Wij hebben hem immers verscheidene keren daarover ondervraagd, waarbij hij telkens duidelijk antwoordde dat de IJzeren Rijn nooit in dat Freight Freeway netwerk wordt opgenomen. Hij heeft dat ook nooit gevraagd. Hij heeft de noord-zuid-as erin laten opnemen maar nooit de oost-as.

De **voorzitter** : De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat hoopgevend is. Het is duidelijk dat u dit dossier wenst te activeren, in tegenstelling tot uw voorganger, waarover ik soms twijfels had. U zei dat u op 15 november de studie inzake de NMBS gaat ontvangen. Zou het mogelijk zijn dat u zelf het initiatief neemt om naar de commissie voor de Infrastructuur te komen, bijvoorbeeld eind november, om de stand van zaken toe te lichten ? Ik neem immers aan dat er nog een aantal extra argumenten zullen zijn die uit deze studie naar voren zullen komen.

Le **président** : La parole est à Mme Géraldine Pelzer-Salandra.

Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** (AGALEV-ECOLO) : Madame la ministre, la perspective de la réouverture du Rhin de fer était bien analysée dans le cadre du transport global des marchandises et je suis très heureuse d'apprendre que vous aurez à votre disposition, dès le

Géraldine Pelzer-Salandra

15 novembre, les résultats de l'étude que vous avez commandée à la SNCB. A partir de là, nous pourrions procéder à une analyse globale de la situation et tirer les conclusions qui s'imposeront.

De **voorzitter** : Mevrouw Frieda Brepoels heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb niet onmiddellijk een antwoord gehoord op mijn vraag inzake het memorandum dat de Vlaamse regering zou hebben goedgekeurd. Hebt u daar enig zicht op ? Men beweert dat het de basis zou vormen voor de onderhandelingen die u als federaal minister voert met Nederland.

De **voorzitter** : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil u danken voor uw duidelijk en positief engagement ten aanzien van de IJzeren Rijn. Ik hoop dat wij in de nabije toekomst dit dossier samen in deze commissie zullen kunnen opvolgen en liefst zo snel mogelijk tot een goed resultaat zullen komen.

Le **président** : La parole est à la ministre.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, je voudrais dire à Mme Brepoels que le mémorandum défendu par M. Stevaert et la Région flamande peut effectivement constituer un des éléments de la négociation.

Comme vous le savez, depuis le début de nos prises de charge respectives, la concertation entre le pouvoir fédéral et les régions (la Région flamande en ce qui concerne ce dossier particulier) représente une de nos tâches régulières.

Pour ma part, je souhaiterais examiner si ce mémorandum peut servir d'outil de négociation lorsque cette dernière démarrera réellement. Cette problématique fait l'objet d'une prochaine rencontre avec les collaborateurs de M. Stevaert.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, kan de vice-eerste minister bevestigend antwoorden op de door mij gestelde vraag ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Je souhaite effectivement que l'IJzeren Rijn s'inscrive dans une logique transeuropéenne lorsqu'il sera réactivé. Nous en avons discuté à l'initiative de la France au Conseil européen de Luxembourg. Ce point n'a pour l'instant fait l'objet que

d'une approbation du Conseil; il ne s'agit donc pas encore d'une position européenne ni d'une directive. Mais c'est un premier pas intéressant en vue de garantir l'accès et la circulation des marchandises sur les différents réseaux.

Le **président** : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Marie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spoorlijn 73 en de verbinding naar Duinkerke" (nr. 169)

Question orale de Mme Anne-Marie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 73 et la correspondance vers Dunkerque" (n° 169)

De **voorzitter** : Mevrouw Anne-Marie Descheemaeker heeft het woord.

Mevrouw **Anne-Marie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, ook mijn vraag is geïnspireerd door een bezorgdheid voor het goederenvervoer. Sinds 18 oktober is het spoortraject Adinkerke-Duinkerke, dat aansluit op de lijn 73 Adinkerke-Gent, na tientallen jaren opnieuw in dienst genomen. Goederentreinen met containers voor 100 ton voor vloeibaar staal zouden rijden tussen Usinor in Duinkerke, enerzijds en Arbed in Marcinelle of Sidmar, anderzijds.

In het verleden hebben deze transporten geleid tot protesten bij de inwoners van de gemeenten waar deze treinen passeerden, zoals Diksmuide. Ze werden door het nachtelijk gedreun in hun nachtrust gestoord. De treinen reden met een snelheid van minder dan 45 kilometer per uur, hadden een slechte vering en veroorzaakten door de slechte kwaliteit en het grote gewicht zeer veel lawaai.

Blijkbaar voeren de NMBS en de Franse spoorwegmaatschappij SNCF gesprekken om ook het personenvervoer tussen Adinkerke en Duinkerke opnieuw te activeren. Dit kan zeker in het toeristisch seizoen een ontlastend zijn voor het autoverkeer.

Kan de minister een antwoord geven op de volgende vragen ? Wordt bij het inleggen van de goederentrein gebruik gemaakt van moderne, geluidsarme wagons ? Wordt ook gedacht aan een specifiek uurrooster dat de nachtrust van de mensen respecteert ?

Ten tweede, heeft de NMBS sinds de elektrificatie van de lijn studies gemaakt met betrekking tot de capaciteitsmogelijkheden ? Wordt rekening gehouden met een mogelijke directe aansluiting naar Duinkerke vanuit Adin-

Anne-Marie Descheemaeker

kerke ? Wordt gedacht aan een ontubbeling van het volledige traject ? Op een aantal plaatsen werd een deel van het dubbeltraject afgebroken. Denkt men ook aan een permanente aansluiting die het hele jaar door functioneert ? Dezelfde vraag kan worden gesteld in verband met de elektrificatie in Frankrijk vanuit Adinkerke. Dit traject is tot in Bray-dune nog niet geëlektrificeerd.

Ten derde, zijn er extra veiligheidsmaatregelen genomen voor de bevolking voor het traject tussen Adinkerke en Duinkerke ? Worden die mensen verwittigd ? Er rijden daar immers sedert tientallen jaren geen treinen meer. Is er een informatiecampagne geweest ?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de eerste vraag ging over het inleggen van goederentreinen, met name het geplande transport van vloeibaar gietijzer tussen Solacq-Duinkerke en Cockerill-Sambre-Marcinelle dat zou moeten gebeuren met wagens die behoren tot de groep Usinor. De wagens die voor dit transport moeten worden gebruikt, zullen aan een grote revisie worden onderworpen. Dan zullen ze beantwoorden aan de leef-, veiligheids- en milieunormen. De dienstregeling wordt bestudeerd om nachtelijke ritten tot een minimum te beperken.

De tweede vraag hield verband met de lijn 73. In het verleden zijn er meermaals besprekingen geweest tussen de NMBS en de SNCF, maar vermits de SNCF van deze treinverbinding geen rendabiliteit verwacht, zijn er geen vooruitzichten voor personenvervoer op dit traject. Het meest recente in dit kader is een Franse studie van de heer Guillon uit 1997 met betrekking tot de economische en technische haalbaarheid van een reizigersdienst tussen De Panne en Duinkerke, echter zonder concreet resultaat. Afgezien van het verschaffen van gegevens met betrekking tot de aanpassing van de infrastructuur op het Belgische grondgebied heeft de NMBS geen afzonderlijke capaciteitsstudie uitgevoerd.

De derde vraag betrof de veiligheidsmaatregelen. De overwegen op het Belgische grondgebied zijn gesignaleerd naargelang hun categorie, zoals het bij wet is voorgeschreven. Aan de beheerders van de particuliere overwegen werd meegedeeld dat zij de nodige maatregelen dienen te treffen zodat de veiligheid aan deze overwegen kan worden gewaarborgd. De overige overwegen werden gecontroleerd en technisch in orde bevonden.

De **voorzitter** : Mevrouw Anne-Marie Descheemaeker heeft het woord.

Mevrouw **Anne-Marie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Ik hoop dat het nazicht van het uurrooster zo spoedig mogelijk zal gebeuren en dat men dit niet zal doen na nieuwe klachten.

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

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Servais Verherstraeten** aan 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)

- de heer **Jos Ansoms** aan 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)

Questions orales jointes de :

- M. **Servais Verherstraeten** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la proposition du gouvernement flamand de confier l'exploitation de la ligne Mol-Herentals à 'De Lijn'" (n° 187)

- M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vision flamande de contrats de gestion régionaux complémentaires entre des niveaux de pouvoir autres que la seule autorité fédérale et les entreprises publiques" (n° 189)

De **voorzitter** : De heer Servais Verherstraeten heeft het woord.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, in de pers en meer in het bijzonder in Gazet van Antwerpen van 6 oktober jongstleden, lezen wij dat de Vlaamse minister voor Mobiliteit, Steve Stevaert, mogelijkheden en opportuniteiten ziet voor De Lijn om streekverbindingen te organiseren over het bestaande spoorwegnet. Hij opperde daar als voorbeeld onder meer de verbinding Mol-Herentals te doen via light rail. Hij deed die verklaringen aan de betrokken journalist in het bijzijn van de voorzitter van De Lijn. De minister beweerde ook dat hij voorstander is van een regionalisering van de exploitatie van het spoorwegnet. Hij suggereerde ook aanvullende exploitaties. Dat zijn uiteraard interessante denksporen.

Wat vinden de federale overheid en de NMBS van deze voorstellen ? Ik meen te weten dat de NMBS tot op heden helemaal geen voorstander is van light rail op haar net. Heeft uw kabinet contact opgenomen met de NMBS inzake aanvullende exploitatie met De Lijn en regionalisering van exploitatie met het Vlaams Gewest ?

Servais Verherstraeten

Wat is uw standpunt met betrekking tot de voorstellen van uw Vlaamse evenknie ? Bent u van plan op deze lijn light rail in te voeren ? Bent u van plan dergelijke initiatieven op het NMBS-net in andere regio's door te voeren ?

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik maak van deze vraag inzake de overname van de NMBS-infrastructuur door de Lijn gebruik om het debat te verruimen.

De CVP houdt reeds lang een pleidooi om het beheerscontract tussen de federale overheid en de NMBS aan te vullen met regionale beheerscontracten.

Als men regionale beheerscontracten wenst in te voeren, moet men over objectieve bedrijfseconomische criteria beschikken. Het is duidelijk dat het noorden en het zuiden van het land sterk verschillen. Bepaalde hoofdasen in Wallonië zijn minder rendabel dan bepaalde bij-assen in Vlaanderen. Ik herhaal dat objectieve criteria een conditio sine qua non zijn bij de invoering van regionale beheerscontracten.

Vanaf 1 januari 2000 bestaan er objectieve criteria. Vanaf dat ogenblik zal de NMBS immers met een bedrijfsboekhouding moeten werken zoals een Europese richtlijn bepaalt. Dit betekent dat het rendement van stations en de assen perfect zal kunnen worden bepaald. Op dat ogenblik zullen argumenten voor regionale beheerscontracten zonder voorwerp zijn.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik herinner u eraan dat het overheidsbedrijf De Post in het verleden de facto regionale beheerscontracten heeft afgesloten. Ik verwijst naar gemeenten die met De Post en contract hebben afgesloten om een postkantoor niet te sluiten. De gemeente betaalt de infrastructuur en, in bepaalde gevallen, een deel van de wedde van de postbeambte. Dit is een voorbeeld van een lokaal beheerscontract. Voormalig voogdijminister van De Post Di Rupo was deze evolutie zeer gunstig gezind.

Mevrouw de minister, wat vindt u van het principe dat gewesten of gemeenten een overeenkomst sluiten met de NMBS inzake een verhoogde dienstverlening op bepaalde bij-assen. Ik geef een voorbeeld. Gemeentebesturen in de omgeving van Puurs kunnen een voorstel uitwerken om tegen betaling de lijn Puurs-Antwerpen een grotere densiteit te verlenen.

Is er, uw inziens, een juridisch verschil tussen een beheerscontract met De Post en een beheerscontract met de NMBS ? Met de NMBS is dit tot op heden niet mogelijk geweest. In het verleden heeft de regering zich altijd achter het argument verschuilt dat het juridisch onmogelijk is om met de NMBS dergelijke beheerscontracten af te sluiten.

Moet zulk een akkoord met een of ander overheidsbedrijf juridisch worden beschouwd als een aanvullend beheerscontract of niet ? Misschien kan dat niet, maar als dit het antwoord zou zijn, wat moet er dan gebeuren met de bestaande beheerscontracten die gemeentebesturen hebben gesloten met een ander overheidsbedrijf, met name De Post ? Moeten wij die dan als illegaal beschouwen en moeten deze dan vervallen ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, ik antwoord eerst op de meer punctuele vraag inzake de verbinding Mol-Herentals. Om De Lijn toe te laten met "light rail" te rijden tussen Mol en 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 voor veiligheidsproblemen kan zorgen. Het betreffende 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 tussen Antwerpen, de 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 zou worden uitgebaat 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 in verband met "light rail", te bestuderen. Er is dus geen ostracisme, maar dit moet dus wel worden bestudeerd.

Ik wil ook op de algemene vraag en niet alleen op de juridische vraag antwoorden. Artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven bepaalt : "De bijzondere regels en voorwaarden waaronder een autonoom overheidsbedrijf de opdrachten van openbare dienst vervult die het door de wet zijn toevertrouwd, worden vastgesteld 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 artikelen 33 en 36 het bedrag vermeld van de financiële tegemoetkomingen van de staat aan de NMBS voor uitvoering van de opdrachten van openbare dienstverlening. Overeenkomstig deze bepalingen is het dus in het kader van de financiële relaties tussen de federale staat en de NMBS dat deze laatste de opdrachten van openbare dienstverlening uitvoert. De hypothese waarin een postkantoor door een gemeente wordt gesubsidieerd moet worden onderscheiden van deze waarin de opening

Isabelle Durant

of het behoud van een station door een gemeente wordt gesubsidieerd. Met subsidiëring van spoorweg-activiteiten van openbare dienst wordt immers bedoeld wat wordt vermeld in de bepalingen van de 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.

De voornoemde verordening bepaalt dat alleen de verplichtingen van openbare dienst op het gebied van openbaar 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 het 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 te sluiten.

Het systeem van beheerscontract, vastgesteld door de wet van 21 maart 1991 op de autonome overheidsbedrijven, beantwoordt precies aan het mechanismedoel 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 alleen aan de federale staat de bevoegdheid toekent om beheerscontracten te sluiten met deze bedrijven. Het sluiten van beheerscontracten tussen een gemeente en een autonoom overheidsbedrijf zou dus een wijziging van de wet van 21 maart 1991 veronderstellen.

Dit is mijn antwoord op het juridische en het politieke vlak. Ik voeg daaraan toe, in verband met de eerste vraag van de heer Verherstraeten betreffende de lijn Mol-Herentals, dat de NMBS bereid is alle voorstellen ter verbetering van de mobiliteit, zelfs deze betreffende de light railbediening, te bestuderen. Het is niet onmogelijk daarover te beraadslagen om een vorm van samenwerking te vinden, maar vandaag blijft de NMBS, en dus de federale overheid, bevoegd om beheerscontracten te sluiten.

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, het antwoord was niet eenvoudig en u hebt dan ook met een grote boog rond de concrete vragen gefietst. Bij het aflezen van uw antwoord hebt u dat wellicht zelf aangevoeld.

U verwijst naar de Europese richtlijn om te zeggen dat voor de openbare dienst een beheerscontract wordt gesloten tussen de overheid en het overheidsbedrijf. Dat de financiering gebeurt door de overheid, is de logica zelf. De Europese richtlijn zegt echter niet dat een andere dan de federale overheid, zijnde een provincie, een Gewest, of een gemeente, in het kader van de openbare dienstverlening geen beheerscontract kan sluiten. In Frankrijk bestaan, conform dezelfde Europese richtlijn, regionale beheerscontracten. Dat deel van uw antwoord klopt dus niet.

Mevrouw de minister, u hebt wel gezegd dat, op basis van de huidige wetgeving, er geen regionale beheerscontracten kunnen worden gesloten. Er is dan toch een probleem. De Post valt onder dezelfde wetgeving. Volgens mij mag De Post lokaal of regionaal geen beheerscontract sluiten. Het is het ene of het andere. Als de Post het kan, moet de NMBS het ook kunnen, maar als u zegt dat de huidige regelgeving dat niet toelaat, kan De Post ook geen lokale beheerscontracten sluiten. Ik meen echter te hebben begrepen dat alle bestaande lokale contracten komen te vervallen of onwettelijk zijn.

U hebt aangekondigd dat u zeer snel en efficiënt, zoals het past bij uw regering, een nieuw wetsontwerp zal indienen om de basiswet, en dus ook het beheerscontract, te wijzigen. Gaat u in de nieuwe basiswet en in de nieuwe beheerscontracten de mogelijkheid creëren om lokale en gewestelijke beheerscontracten te sluiten ?

De voorzitter : De heer Servais Verherstraeten heeft het woord.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik moet mij aansluiten bij het algemeen standpunt van de heer Ansoms, namelijk dat de huidige wet reeds toelaat om regionale beheerscontracten te sluiten. Indien dat niet de overtuiging is van de juristen die u adviseren en u dit expliciet in de wet wenst in te schrijven, dan hebben wij er principieel geen bezwaar tegen dat het expressis verbis nog eens wordt vastgelegd.

Uw antwoord op mijn concrete vraag heeft mij niet verrast, omdat het eigenlijk in het verleden ook de stelling van de NMBS is geweest om, omwille van veiligheidsredenen, geen light rail-spoorwegnet op te starten. Ik heb er wel nota van genomen dat u de desbetreffende lijn een belangrijke lijn vindt en dat u bereid bent met welkdanige overheid dan ook besprekingen te voeren om de mobiliteit op die lijn te verbeteren. Een van die verbeteringen is het inzetten van nieuwe dieselstellen. Het standpunt van de Vlaamse minister, om in een light rail te voorzien is een beetje absurd net nu er nieuwe dieselstellen in gebruik zullen worden genomen.

Servais Verherstraeten

Mevrouw de minister, ik denk dat u niet alleen met andere overheden moet gaan spreken om de kwaliteit van de dienstverlening op deze lijn te verbeteren, maar ook met de NMBS, omdat de bestaande infrastructuur van dit net ook beperkt is. Zo zijn er nog steeds geen verwarmde wissels en dit vlak voor de winter. Blokrijden is daar onmogelijk en een stuk van die lijn bestaat momenteel zelfs uit één enkel spoor. Indien u werkelijk vindt dat het een belangrijke lijn is, pleit ik ervoor om ook de kwaliteit van de infrastructuur, in overleg met de NMBS, te verbeteren.

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

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Jos Ansoms** aan 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)

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

Questions orales jointes de :

- M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité aux passages non protégés pour les piétons sur le point de traverser la rue" (n° 188)

- M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les passages pour piétons sur le point de traverser" (n° 224)

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik verwijs nogmaals naar de Gazet van Antwerpen, waarin vorige week een artikel verscheen in verband met het toenemend aantal slachtoffers van ongevallen aan onbeschermd oversteekplaatsen voor voetgangers. Sommige collega's zullen zich herinneren dat uw voorganger, de heer Peeters, een koninklijk besluit heeft uitgevaardigd waarbij voetgangers voorrang krijgen op een onbeschermd oversteekplaats vanaf het ogenblik dat ze aanstalten maken om de weg over te steken. Hoewel ik erg begaan ben met de verkeersveiligheid en alles in het werk stel om het aantal verkeersongevallen te doen dalen, was ik niet zeer gelukkig met dit koninklijk besluit. Ik heb dan ook de minister gewaarschuwd voor de mogelijke risico's, die

door dit krantenbericht worden bevestigd. Men geeft immers aan de voetgangers de illusie dat ze beter beschermd zijn, maar de facto stijgen het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers.

Mijn vrees schijnt nu bewaarheid te worden en volgens dat krantenbericht is het aantal slachtoffers gestegen vanaf het invoeren van die maatregel, einde 1995, tot 1998, niettegenstaande het feit dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid terecht een campagne heeft gevoerd om de wegbeheerders erop te wijzen dat onbeschermd oversteekplaatsen zeer zorgvuldig moeten worden aangebracht en dat men die zeker niet moet schilderen middenin een vierbaansvak buiten de bebouwde kom. Dat is vragen om moeilijkheden.

Mevrouw de minister, worden de cijfers, die ik via de kranten heb vernomen, door de officiële statistieken bevestigd ? Stijgt het aantal dodelijke slachtoffers en zwaar gekwetste voetgangers door het toepassen van deze maatregelen op onbeschermd oversteekplaatsen ?

Mevrouw de minister, bent u bereid onbeschermd oversteekplaatsen buiten de bebouwde kommen en op vierbaanvakswegen te verbieden ? Het beleid moet, mijns inziens, duidelijke keuzes maken inzake verkeersveiligheid. Als men veiligheid prioriteit geeft moet men veilige oversteekplaatsen voor voetgangers voorrang geven op doorstroming van het verkeer. Oversteekplaatsen op vierbaanvakswegen buiten de bebouwde kom moeten beveiligd worden. Een onbeschermd oversteekplaats op dergelijke wegen is moorddadig. Ik durf deze uitspraak doen omdat de cijfers mij gelijk geven.

Mevrouw de minister, ik dring erop aan het koninklijk besluit opnieuw onder de loep te nemen en aan te passen. Als dit niet mogelijk is, moet u een ministerieel besluit opstellen dat een nieuwe reglementering vastlegt en onbeschermd oversteekplaatsen verbiedt.

De **voorzitter** : De heer Jan Mortelmans heeft het woord.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Ansoms omdat dit deelaspect van de verkeersveiligheid mij erg nauw aan het hart ligt.

Een week geleden reed ik in Boechout over een zebra-pad waarlangs een metershoog houten kruis was opgesteld. Het met bloementuilen getooide kruis was niet alleen een herinnering aan een slachtoffer van een ongeval op het zebra-pad maar eveneens een waarschuwing voor de roekeloze autobestuurders die het niet nauw nemen met de verkeersveiligheid.

Mevrouw de minister, deze problematiek kan niet alleen door de politiek worden opgelost. Het is in de eerste plaats een kwestie van mentaliteitsverandering.

Jan Mortelmans

In tegenstelling tot de heer Ansoms ben ik er wel van overtuigd dat de maatregel van 1996 een steentje heeft bijgedragen tot een mentaliteitswijziging bij de autobestuurders. Communicatie speelt hierbij een belangrijke rol. Dit is in het verleden te weinig gebeurd. De gevoerde campagne was nauwelijks zichtbaar.

In bepaalde buurlanden stoppen autobestuurders spontaan als iemand zich op de oversteekplaats begeeft. Een mentaliteitswijziging is dus wel mogelijk. Misschien moeten we de statistieken van onze buurlanden eens opvragen.

Ik ga wel akkoord met de heer Ansoms dat er te weinig overleg is tussen de federale overheid, de gewesten en de gemeenten. Onbeschermde zebrapaden op een ringweg met een toegelaten snelheid van 90 km per uur kunnen niet door de beugel.

Ik wens erop te wijzen dat stoppen voor een onbeschermde zebrapad niet altijd de beste keuze lijkt. Als andere autobestuurders gewoon doorrijden, lopen de voetgangers nog meer gevaar bij het oversteken.

Mevrouw de minister, kunt u uw standpunt terzake toelichten ? Bent u bereid deze maatregel beter te begeleiden ?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, de heer Mortelmans heeft een tabel gekregen met de cijfers in verband met zijn vraag. Ik hoop dat dit een partieel antwoord is op zijn vraag.

Quant à votre demande de révision de l'arrêté royal, je voudrais vous livrer quelques éléments de réflexion générale.

In het rapport "Niet door verkeerslichten beschermde zebrapaden, aanbevelingen voor wegbeheerders", uitgegeven door het B.I.V.V., wordt in de eerste plaats een onderscheid gemaakt tussen de bebouwde en niet-bebouwde kom. Verder wordt een onderscheid gemaakt volgens het snelheidsregime binnen deze gebieden. Net zoals de snelheid buiten de bebouwde kom kan worden beperkt tot 70 of 50 kilometer per uur, kan binnen de bebouwde kom een hogere snelheid worden toegelaten. Het aantal rijstroken speelt daarbij wel een rol maar is niet de enige factor. Als inplantingscriterium wordt voor elke situatie de maximale oversteeklengte van zebrapaden op twee rijstroken gesteld. Bovendien worden telkens nog inrichtingsvoorwaarden gekoppeld aan de markering van oversteekplaatsen voor voetgangers, zoals afbouw van de snelheid door signalisatie of weg-inrichting, herinrichting van de omgeving van de oversteekplaats om de zichtbaarheid te verbeteren, de aanleg van een middenberm enzovoorts.

Bij de beoordeling van aanvullende reglementen die voorzien in de markering van oversteekplaatsen voor voetgangers, wordt met deze aanbeveling rekening gehouden. De gewesten hanteren gelijkaardige criteria voor de aanleg van zebrapaden. Een consequente toepassing van die aanbevelingen moet normaliter een veilige verkeersafwikkeling garanderen.

Ik vind het te simplistisch om een algemeen verbod uit te vaardigen op de aanleg van niet door verkeerslichten beschermde oversteekplaatsen voor voetgangers. Met name in gebieden buiten de bebouwde kom, waar omwille van verkeersleefbaarheid of verkeersveiligheid een snelheidsbeperking is opgelegd, zijn oversteekplaatsen noodzakelijk. In de overgangszones tot de bebouwde kommen, in de industriegebieden maar ook op bredere wegen in de bebouwde kom, hebben oversteekplaatsen hun nut al bewezen. De voorgestelde maatregel dreigt ertoe te leiden dat tal van oversteekplaatsen zouden verdwijnen of niet worden aangelegd. De ongevallen zijn bovendien vaak het gevolg van een niet-correcte naleving van verkeersvoorschriften door bestuurders, bijvoorbeeld de snelheid niet matigen bij het inhalen van een voertuig dat een oversteekplaats nadert of het negeren van het inhaalverbod wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers. We herinneren eraan dat, volgens een richtlijn van het college van procureurs-generaal, 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 gewenste rijgedrag moet zijn afgestemd. Toch is het meer dan noodzakelijk bestuurders van gemotoriseerde voertuigen bewust te maken van de positie van de zwakke weggebruikers. Daarom zal in een campagne van het B.I.V.V. in 2000 opnieuw de aandacht gevestigd worden op de problematiek van de oversteekplaatsen voor voetgangers. Net zoals dat het geval was in andere landen waar een gelijkaardige maatregel werd doorgevoerd en waar in de beginperiode eveneens een stijging van het aantal ongevallen werd vastgesteld, moet een wederzijdse correcte naleving van rechten en plichten en van defensief rijgedrag, samen met een coherente infrastructuur, op korte termijn vruchten afwerpen.

Dat zijn enkele elementen om aan te tonen dat specifieke maatregelen noodzakelijk zijn. Het gedrag van de automobilist is echter ook een zeer belangrijk element.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord dat mij nochtans niet geheel voldoet. Ik citeer enkele cijfers voor de collega's die dit tabelletje niet hebben gekregen. Daarin staat duidelijk dat er in 1998, ten opzichte van 1995, het laatste jaar vóór de nieuwe voorrangregeling werd in-

Jos Ansoms

gevoerd, een toename waar te nemen is van 7,4% wat betreft het aantal doden en zwaargewonden bij de voetgangers aan niet-beschermde oversteekplaatsen. Dat brengt ons in de zeer eigenaardige situatie waarin de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid een maatregel treft met de bedoeling de veiligheid van de voetgangers te verhogen, maar waarin het aantal slachtoffers ten gevolge van die maatregel met 7,4% is gestegen in plaats van met 20% te dalen. Dat was immers het vooropgestelde doel.

De minister verwijst dan naar het buitenland, waar hetzelfde fenomeen werd waargenomen, maar waar dat percentage na een tijdje naar beneden is gegaan. Ik kan in die redenering wel inkomen, maar ik vraag mij toch af hoe lang we op die daling nog zullen moeten wachten. In België duurt die aanpassingsperiode blijkbaar wel erg lang. Dat is niet abnormaal en ik voorspel dat ze nog heel lang zal duren omdat het verkeersgedrag in België heel anders is dan in Nederland, Duitsland, Frankrijk of Groot-Brittannië. Dat gevaarlijke en risicovolle verkeersgedrag is bij ons nog gegroeid omdat er geen handhavingsbeleid is gevoerd. De minister weet zeer goed dat men hiermee raakt aan de Achillespees van deze regering. Sensibiliseren doen wij al bijna dertig jaar. Er is nooit zoveel gesensibiliseerd dan in de voorbije jaren, maar ondanks de meest moderne en originele campagnes blijft het aantal verkeersslachtoffers stijgen. Wij hebben de moed niet om een streng handhavingsbeleid te voeren. In de regeringsverklaring ontbreekt precies dat hoofdstuk. De eerste minister heeft het woord "verkeersveiligheid" niet over de lippen gekregen tijdens de twee toespraken die hij in het parlement heeft gehouden om zijn beleid te verdedigen.

In het regeerakkoord staat geen enkele aanzet tot een reëel handhavingsbeleid. Het is de grote uitdaging voor mevrouw Durant om als eco-minister haar collega's van deze noodzaak te overtuigen. Het gedrag van de automobilisten is natuurlijk de oorzaak van een groot aantal slachtoffers, maar dat gedrag kan maar worden gewijzigd wanneer er naast de sensibiliseringscampagnes ook een repressiebeleid wordt gevoerd. Ik vrees echter dat sommige leden van deze regering dat niet wensen.

Ik kom nog even terug op de onbeschermden oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom. Ik heb er nooit voor gepleit om nergens onbeschermden zebra's te schilderen. In een bebouwde kom kan dat wel. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het echter onverantwoord en moorddadig om buiten de bebouwde kom, op de wegen waar er borden staan die de snelheid beperken tot 70 km per uur - ik denk bijvoorbeeld aan de ring rond Lier - onbeschermden zebra's te gaan schilderen. Het gedrag van onze automobilisten is nu eenmaal wat het is. Ik weet dat het een moeilijke en dure beslissing is om daar een beschermde oversteekplaats te maken, maar

voor de verkeersveiligheid moet er nu eenmaal een prijs, vaak ook een hoge prijs, worden betaald. Als de wegbeheerder het nodig acht op die gewestweg buiten de bebouwde kom een oversteek te schilderen, moet die ook worden beschermd.

De voorzitter : De heer Jan Mortelmans heeft het woord.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik sluit me voor het grote deel aan bij de opmerkingen van de heer Jos Ansoms, al maakt hij deel uit van een partij die in een vorige legislatuur aan de regering deelnam. Hij stelt dat hij er de regering toen verschillende malen attent op heeft gemaakt. Wellicht niet genoeg. Ik zal de cijfers grondig bekijken.

Wat deze maatregel betreft, denk ik dat er geenszins voldoende aandacht werd besteed aan sensibilisering. Er zou een sensibiliseringscampagne moeten worden gevoerd. Het sluitstuk, zoals voor alle maatregelen, blijft de controle. Deze ontbreekt volledig. Als automobilisten niet worden gewezen op gevaarlijke situaties die zich kunnen voordoen, zal de mentaliteit niet veranderen.

Le président : La parole est à la ministre.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, monsieur Mortelmans, vous savez sans doute aussi bien que moi qu'en matière de sécurité routière, les chiffres qui sont donnés constituent un des paramètres.

Il est vrai que depuis la modification apportée, on a pu constater une augmentation du nombre des voitures qui, si elle n'est pas directement proportionnelle, est néanmoins importante. Il est donc très difficile d'avoir une vision précise des causes. Les chiffres sont un paramètre. Il en existe beaucoup d'autres. On a cité différents éléments comme, par exemple, le comportement au volant ou la question du contrôle. Or, le comportement au volant ne pourra être modifié que si on a la certitude que le contrôle est pratiqué de manière régulière et effective. Cela amène la question du permis à points - nous n'entrerons pas dans ce débat aujourd'hui - à propos duquel une concertation au sein du gouvernement est nécessaire pour tenter d'adopter des mesures de nature à modifier le comportement parfois très dangereux d'une série d'automobilistes.

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : De toename van het verkeer is een van de oorzaken voor de toename van het aantal verkeersongevallen, maar naarmate het verkeer toeneemt neemt ook de verkeersagressie toe. De automobilisten gedragen zich veel agressiever. In de infrastructuur dient hiermee rekening te worden gehouden. Men mag er niet van uitgaan dat de automobilist zich wel

Jos Ansoms

zal aanpassen mits een gedegen sensibiliseringscampagne. Spijtig genoeg neemt de agressie toe en de kans op een ongeval wordt bijgevolg groter. Onbeschermde oversteekplaatsen moeten dus tot een minimum worden beperkt en zo nodig beveiligd.

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

L'incident est clos.

Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le système de sécurité TBL (Transmission-Balise-Locomotive)" (n° 195)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het TBL-veiligheidssysteem (Transmissie-Baken-Lokomotief)" (nr. 195)

Le **président** : La parole est à M. Olivier Chastel.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame la ministre, ma question a pour objet le système de sécurité TBL, et plus largement la sécurité du réseau ferroviaire intérieur.

A la suite de la catastrophe ferroviaire survenue en gare de Paddington, en Grande-Bretagne, les chemins de fer belges ont été cités en exemple par la BBC qui affirmait que si les systèmes de sécurité de la SNCB avaient équipé les lignes et le matériel britanniques, un tel accident ne se serait pas produit. Dans le même temps, si l'on consulte le plan décennal d'investissement 1996-2005 de la SNCB, on constate qu'elle a prévu de consacrer 6,8 milliards aux installations de sécurité, dont un volet concerne la transmission balise-locomotive, le fameux système TBL, dans une phase d'étude d'adaptation du matériel roulant et des installations de signalisation.

Aujourd'hui, nous le savons, ce système TBL n'est pas d'application sur toutes nos lignes intérieures et sur toutes nos locomotives et automotrices.

Mes questions sont donc les suivantes.

Premièrement, peut-on savoir quel système de sécurité équipe les lignes et le matériel roulant en l'absence d'adaptation au système TBL ? Ce système permet-il l'arrêt d'un train en cas de dépassement d'un signal d'arrêt ?

Deuxièmement, quel est l'état d'avancement de l'étude d'adaptation des lignes et du matériel à la technologie TBL ? Quelles sont les lignes qui en sont déjà équipées ? Quels types de locomotives et d'automotrices disposent actuellement du système TBL ?

Troisièmement, les montants prévus pour l'adaptation des lignes et du matériel à la technologie TBL dans le plan 1996-2005 de la SNCB sont-ils suffisants pour assurer la sécurité de l'ensemble du réseau intérieur ou devront-ils être revus à la hausse en perspective du nouveau plan d'investissement 2001-2010 ?

Enfin, dans quelle mesure l'installation du système de sécurité TBL favorise-t-elle l'écoulement du trafic ferroviaire, notamment aux heures de pointe ?

Le **président** : La parole est à la ministre.

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, je remercie M. Chastel de m'avoir posé cette question, qui remet en cause d'une manière émotionnellement très forte depuis la catastrophe de Paddington, la question de la sécurité. Il s'agit d'une préoccupation majeure qui doit faire l'objet d'une série d'améliorations dans le cadre du plan décennal.

Vous savez que la sécurité routière a un prix, mais la sécurité ferroviaire en a un également. C'est aussi un des éléments qui permettent de rassurer et d'attirer l'utilisateur habituel ou potentiel du chemin de fer. Ce chapitre doit donc retenir toute notre attention.

J'en viens donc précisément aux questions posées.

Le système de sécurité qui équipe les lignes et le matériel roulant en l'absence de Transmission Balise-Locomotive est le système brosse-crocodile. Ce système aide le conducteur et mémorise à bord le passage d'un signal avertisseur. Mais il ne permet pas l'arrêt d'un train en cas de dépassement d'un signal fermé.

Le développement du projet TBL se déroule en deux étapes :

- la TBL1 provoque l'application du frein en cas de dépassement d'un signal d'arrêt fermé;
- la TBL2 assure, en plus de la première, un contrôle permanent de la vitesse du train et permet d'afficher les consignes de conduite sur la table de bord.

Quelles sont les lignes qui sont aujourd'hui équipées de la technologie TBL1 ? C'est l'axe 1 (Ostende-Cologne), l'axe 3 (Bruxelles-Libramont), l'axe Louvain-Aarschot-Hasselt-Genk et l'axe Louvain-Landen-Hasselt.

La TBL2 sera installée sur la ligne 96N et sur la LGV2. Les dates de mise en service sont respectivement juin 2000 et juin 2002. Voilà pour les investissements programmés.

Soixante locomotives type 27 et cinq automotrices Break sont équipées de la TBL1.

Isabelle Durant

Sont équipés de la TBL2, 120 automotrices 96 (dont 95 sont aujourd'hui fournies), 60 locomotives type 13 (dont 18 sont fournies), 21 locomotives 3000 (dont 15 sont fournies) des chemins de fer luxembourgeois, 21 voitures pilote, 31 TGV Eurostar, 25 TGV réseau tritension de la Société nationale des chemins de fer français, 10 TGV Paris-Bruxelles-Amsterdam de la SNCF et 17 TGV Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam. Je puis vous fournir les chiffres.

Votre troisième question portait sur les modalités d'investissement en matière de sécurité et en particulier les dispositifs de freinage. Dans le plan décennal 1996-2005 étaient prévus les montants nécessaires pour le développement TBL2 et l'installation des équipements à bord des véhicules.

Pour le déploiement au sol, une étude est menée depuis plusieurs mois pour, d'une part, mieux protéger la circulation des trains sur le réseau et, d'autre part, faire évoluer la TBL2 vers les standards européens d'interopérabilité puisqu'il s'agit de trains qui, à terme, devront circuler sur d'autres voies que les voies belges. Les résultats de cette étude seront présentés incessamment aux organes de gestion de la SNCB pour approbation. Dès approbation, les montants nécessaires seront inscrits dans le plan décennal d'investissement 2001-2010.

En réponse à votre quatrième question, je puis vous assurer que le plan TBL1 n'a aucune incidence sur l'écoulement du trafic ferroviaire. Le système TBL2 peut, lui, influencer et améliorer légèrement la fluidité du trafic.

J'ai voulu répondre à votre question en vous donnant l'état des lieux et en vous faisant part de ma préoccupation visant à permettre que, de manière raisonnable en fonction des budgets mais sans négliger la sécurité, on puisse, dans les investissements futurs, être particulièrement attentifs aux éléments qui ont causé l'accident dramatique de Paddington.

Le président : La parole est à M. Olivier Chastel.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète et pour votre proposition de nous fournir par écrit les chiffres que vous avez cités.

Nous avons effectivement le sentiment qu'une telle catastrophe, même si elle n'est évidemment pas à souhaiter, n'était pas à exclure en Belgique puisque le système n'est pas complet, ni au sol, ni sur le matériel roulant. Nous avons l'impression que ce n'était pas un des objectifs prioritaires du conseil d'administration de la SNCB de se préoccuper activement de ce problème de sécurité. Si nous voulons favoriser et valoriser le transport en commun, et en particulier le transport des passagers par le rail, il était grand temps de prendre pleinement en considération ces aspects.

Je voudrais ajouter que tant que nous n'aurons pas sur l'ensemble du réseau un système complet perfectionné permettant de garantir la sécurité de tous les usagers, c'est l'homme qui se trouvera au centre de la sécurité. Quand on connaît les conditions de travail actuelles du personnel, qui résultent, vous en conviendrez avec nous, d'une gestion des ressources humaines que vous avez jugée insuffisante, cela risque de mener à une situation critique puisque aujourd'hui, le repos et les jours de congé des conducteurs doivent être considérés comme une des composantes essentielles de la sécurité du réseau ferroviaire.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation de l'insécurité, du nombre d'agressions et de vols à la SNCB" (n° 209)

De voorzitter : De heer Jan Mortelmans heeft het woord.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de NMBS heeft de jongste maanden af te rekenen met toenemende agressie niet alleen ten opzichte van het personeel maar ook ten overstaan van de reizigers. Het treinpersoneel heeft in de eerste plaats steeds vaker te maken met diefstallen uit pakwagens, onder meer in de stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord. Het zou niet alleen gaan om persoonlijke bezittingen van treinbegeleiders maar ook om zaken die de dienst toebehoren. Ik denk dan onder meer aan de diefstallen van gsm's. Deze gsm's werden precies aangekocht om onmiddellijk te kunnen reageren als bepaalde situaties zich voordoen. Het gevolg is dat de treinbegeleiders zonder gsm moeten vertrekken of met een andere dan voorzien zodat de bereikbaarheid erop achteruitgaat. Naar verluidt zou het om goed georganiseerde bendes gaan die blijkbaar over de nodige sleutels beschikken zodat zij zich gemakkelijk toegang kunnen verschaffen tot afgesloten afdelingen in treinen. De feiten zouden zich intussen niet meer tot Brussel-Zuid en Brussel-Noord beperken maar zich intussen ook uitbreiden tot Antwerpen, Berchem en Antwerpen-Centraal.

Ik heb trouwens vernomen dat de treinbegeleiders zelf zouden moeten opdraaien voor de geleden schade. Ik weet niet of dat het geval is. Voor de aankoop van nieuwe gsm's zouden ze in elk geval moeten wachten tot er nieuwe fondsen beschikbaar zijn.

Jan Mortelmans

Een tweede aspect van deze zaak is dat de rijkswacht alleen zou optreden wanneer reizigers of treinbegeleiders fysiek bedreigd worden. Er zouden zich al enkele gevallen hebben voorgedaan waarbij de opgeroepen rijkswacht niet tussenbeide is gekomen. Vroeger kwam de spoorwepolitie tussenbeide als een reiziger geen geldig vervoerbewijs had, als hij weigerde een ticket te kopen op de trein, als hij weigerde zijn identiteit bekend te maken of als hij weigerde om de trein te verlaten in het volgende station. In al die gevallen zou de rijkswacht nu alleen nog tussenbeide komen als de reiziger agressief gedrag vertoont ten opzichte van de treinbegeleider of als de treinbegeleider zich bedreigd zou voelen. Dat komt erop neer dat het NMBS-personeel over geen enkel alternatief meer beschikt om de reiziger bijvoorbeeld uit de trein te zetten.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen. Bent u zich bewust van deze problematiek? Klopt het dat bendes zich specialiseren in het stelen uit gesloten pakwagens? Worden er maatregelen genomen om dit te verhelpen? Meer in het algemeen zou ik graag vernemen of de NMBS bezorgd is om de hele veiligheidsproblematiek en op welke manier zij dit probleem aanpakt? Is het correct dat de rijkswacht niet optreedt? Acht u dat opportuun? Welke maatregelen hebt u genomen opdat de veiligheid van de reizigers en het personeel optimaal gegarandeerd kan worden?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft een veiligheidsoverlegcomité opgericht dat als prioritaire opdracht heeft een actieplan tegen agressie op te stellen. Dit actieplan tegen agressie werd door de beheersorganen van de NMBS op 12 oktober 1999 goedgekeurd en wordt momenteel uitgewerkt. Er zijn vier prioriteiten voor dit actieplan :

- ten eerste, de veiligheid van het personeel, de reizigers en de klanten;
- ten tweede, veilig treinverkeer;
- ten derde, bescherming van installaties en gebouwen;
- ten vierde, veiligheid en anti-agressiepolitiek als vitaal onderdeel van de kwaliteit aanwenden tegenover de publieke opinie.

Concreet werden een aantal stappen ondernomen. Sedert 1 juli 1999 werd een database Agressie opgestart waarbij de risicostations, -lijnen en -treinen in kaart worden gebracht teneinde de middelen adequaat in te zetten.

Op 29 oktober 1999 wordt de centrale meldkamer in dienst gesteld, die als doel heeft de noodoproepen van zowel de treinbegeleiders als het loketinformatie- en stationspersoneel in gevallen van agressie te centralise-

ren en de nodige maatregelen te nemen voor een onmiddellijke tussenkomst. De wet van 3 mei 1999 die de bevoegdheidsverdeling regelt na de integratie van de spoorwepolitie in de rijkswacht is duidelijk wat het statuut van statutaire personeelsleden betreft. Intussen heeft de NMBS in de eerste fase een voorstel ingediend om de treinbegeleiders als beëdigde bedienden aan te stellen. In de tweede fase - in de loop van november - zal de NMBS een aantal personeelsleden voorstellen als beëdigde bedienden die zich specifiek zullen inlaten met het toezicht op de toepassing van de wetten en uitvoeringsbesluiten van de NMBS, zoals voorzien in artikel 104 van de wet van 3 mei 1999.

De samenwerking met de rijkswacht is geregeld in het protocolakkoord van 7 mei 1999. Wat de specifieke problematiek van de agressie, de onveiligheid en diefstallen betreft, worden punctuele afspraken gemaakt tussen de NMBS en de rijkswacht naargelang de lokale en regionale situatie. In geval van verbale agressie wordt de interne bewakingsdienst van de NMBS ingeschakeld om de problemen op een diplomatische en commerciële manier op te lossen. Wanneer er echter aanwijzingen zijn dat deze verbale agressie zou leiden tot enige bedreiging of tot fysieke agressie wordt onmiddellijk de rijkswacht opgeroepen. De geografische inplanting van zowel de interne bewakingsdienst als van de rijkswacht laat evenwel toe onmiddellijk in elk station of in elke trein tussenbeide te komen.

Dit was een overzicht van de maatregelen die zullen worden genomen om de veiligheid in de treinen en in de stations te verbeteren.

De **voorzitter** : De heer Jan Mortelmans heeft het woord.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat er op dit ogenblik nog wat problemen zijn met betrekking tot de integratie van de spoorwepolitie en de coördinatie met de rijkswacht. Ik stel ook vast dat er een actieplan wordt opgesteld. Het is pas vrij recent uitgebracht, dus we zullen zien welke resultaten het geeft. Wellicht zullen wij daarover in deze commissie nog van gedachten wisselen.

Ik heb nog een bijkomende vraag. U spreekt over een aantal voorstellen die in de loop van de volgende weken zullen worden ingediend. Worden zij in de vorm van een wetsontwerp ook aan het parlement voorgelegd, of worden terzake koninklijke besluiten uitgewerkt?

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Ik herhaal dat een van de maatregelen het opstarten van een database is. Dit is uiteraard enkel maar een instrument maar het is toch heel belangrijk.

Isabelle Durant

Il y a un autre projet qui devrait être réalisé dès le 29 octobre. Il s'agit de la mise en place d'un service qui a pour but d'apporter rapidement de l'aide au personnel de la SNCB, qu'il s'agisse des conducteurs de trains, des employés aux guichets, etc., en cas d'agression.

Voilà donc les projets qui sont en place aujourd'hui sur la base de ce plan d'action adopté par la SNCB.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les répercussions pour les riverains de l'extension du Dry-Port à Muizen" (n° 213)

De voorzitter : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag betreft de Dry-Port te Muizen, nabij Mechelen, en het rangeerstation van de NMBS aldaar.

Beide regionale sites hebben een uitzonderlijk economisch belang. Wat het ruimtelijk aspect echter betreft zijn ze moeilijk gelegen want zij situeren zich tussen een aantal woonzones. Dit houdt in dat de uitbreiding van de Dry-Port evenals de toenemende activiteit in het rangeerstation duidelijk overlast bezorgen voor de omwonenden, vooral in de vorm van geluidshinder, in die mate zelfs dat het Mechels stadsbestuur een akoestisch onderzoek aankondigde om aan de hand van metingen ter plaatse de overlast precies te bepalen.

Een volgend probleem in verband met de NMBS-site is dat de uitbreiding van de activiteiten van de Dry-Port en van het rangeerstation leiden tot een toenemend vrachtvervoer naar en van de Dry-Port. Het specifieke probleem is dat er geen geschikte wegeninfrastructuur bestaat om dat toenemend vrachtvervoer te verwerken, waardoor de leefbaarheid voor de omwonenden - het gaat om enkele honderden gezinnen - andermaal wordt aangetast.

Mevrouw de minister, welke maatregelen overweegt de NMBS te nemen om de geluidshinder voor de omwonenden te beperken ? De buurtbewoners stellen concreet voor om een groen scherm aan te brengen tussen het exploitatieterrein en de omliggende woningen. Werden in

dat verband reeds stappen gezet ? Bent u, alsmede de directie van de NMBS, bereid een dialoog aan te gaan met de buurtbewoners of is men al een stap verder en werden reeds concrete initiatieven uitgewerkt ?

Mijn volgende vraag betreft de omvang van het vrachtvervoer. Volgens de informatie waarover ik beschik zal de Dry-Port worden uitgebreid met acht nieuwe spoorlijnen, wat het economisch belang van die site in hoge mate zal opschroeven. Naar verluidt zullen er duizenden extra vrachtwagens worden aangetrokken. Welnu, mevrouw de minister, kunt u ons cijfergegevens laten worden met betrekking tot de omvang van die toenemende mobiliteit ? Hoeveel bijkomende vrachtwagens zullen de nieuwe activiteiten van de Dry-Port aanzuigen en wat zal het effect daarvan zijn ?

Mijn derde vraag betreft de problematiek van het omsluiten van de Dry-Port. Het is duidelijk dat het toenemend vrachtvervoer onmogelijk zal kunnen worden opgevangen door de bestaande wegeninfrastructuur. In dat verband had ik graag geweten of er reeds plannen bestaan voor de aanleg van een nieuwe verkeersweg en of het Vlaams gewest en eventueel het stadsbestuur hiervoor reeds contacten hebben gelegd.

Bent u het met mij eens, mevrouw de minister, dat een verdere toename van de exploitatiemogelijkheden van de Dry-Port en het rangeerstation eigenlijk onmogelijk is op middellange termijn, tenzij men werk maakt van een infrastructurele omsluiting van het vrachtwagen-transport ? Inderdaad, anders zou er een onverenigbaarheid kunnen ontstaan tussen de economische exploitatie enerzijds en de leefbaarheid van de omwonenden - zowel op het vlak van geluids- of mobiliteitshinder - anderzijds.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, het probleem omtrent de Dry-Port is inderdaad zeer belangrijk - de Dry-Port is immers een element van zeer belangrijk gecombineerd transport - en treft, zoals steeds, de gemeenten en het leefmilieu van de omwonenden.

De visuele afscherming via een groen scherm kan de hinder inderdaad verminderen. In een recent overleg met de gemeentelijke overheden, aansluitend op een plaatsbezoek, werd afgesproken dat de gemeentelijke groendienst een voorstel zou uitwerken.

Uiteraard is de NMBS tot overleg bereid. Dergelijk overleg vond trouwens reeds meerdere malen plaats met het stadsbestuur en met vertegenwoordigers van de werkgroep Delta.

Isabelle Durant

Om de geluidshinder te verminderen, veroorzaakt door vrachtwagens die over de oprit rijden aan de kant van de Leuvensesteenweg, werden reeds passende maatregelen genomen.

In verband met uw tweede vraag moet ik u meedelen dat ik geen kennis heb van eventuele studies over het vrachtwagenverkeer dat veroorzaakt wordt door de Dry-Port. Dat betekent echter niet dat er door het Vlaamse gewest of door de stad Mechelen, die bevoegd zijn voor het beheer van de wegen, geen initiatieven zouden zijn genomen.

Wat uw derde vraag betreft, met name de rol van de Dry-Port, meen ik dat het gecombineerd vervoer een techniek is die moet worden bevorderd. Ik ben niet op de hoogte van het bestaan van plannen voor een nieuwe verkeersweg. Die bevoegdheid ligt immers niet bij de federale staat. De exploitatie van de Dry-Port is in handen van een privé-firma, een filiaal van de NMBS met een eerder commerciële bedrijvigheid.

Deze firma is in staat de noden af te bakenen zonder de leefbaarheid van de buurt in het gedrang te brengen.

De **voorzitter** : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uit het eerste deel van uw antwoord heb ik begrepen dat er naar een oplossing wordt gezocht voor de hinder en voor het groene scherm. Er is overleg op gang gekomen, wat mij verheugt.

Ten tweede, in verband met de studie zal ik mijn licht opsteken bij het Vlaams gewest en de stad Mechelen om na te gaan of daar cijfermateriaal ter beschikking is.

Ten derde heb ik begrepen dat de Dry-Port uitgebaat wordt door een privé-firma, maar niettemin is dat rangeerstation en die Dry-Port zeer belangrijk en de NMBS is daar toch een duidelijke partner in. Het lijkt mij verstandig dat de voogdijminister overlegt met de Vlaamse minister teneinde na te gaan of men voor de ontsluiting geen oplossing kan vinden. De vrees bestaat dat op termijn de Leuvensesteenweg zal dichtslippen met vrachtwagens en dus onbruikbaar worden als buurtweg.

Mag ik de minister hier aanbevelen een overleg met de stad Mechelen en het Vlaams gewest op te starten om deze belangrijke site te ontsluiten op infrastructureel vlak.

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

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 13.20 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 13.20 heures.*