

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

01-12-1999

01-12-1999

Inhoud

Woensdag 1 december 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 061

Mondelinge vraag van de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de IJzeren Rijn op de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven via een nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk langs de snelweg E313" (nr. 466)

sprekers : **Jan Peeters, 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 controle op de aanwending van overheidsmiddelen door de NMBS" (nr. 470)

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

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitspraken van de afgevaardigde bestuurder van de NMBS" (nr. 471)

Sommaire

Mercredi 1 décembre 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 061

Question orale de M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement du Rhin de fer au deuxième accès au port d'Anvers par le biais d'un nouveau tronçon Ranst-Grobbendonk le long de la E313" (n° 466)

orateurs : **Jan Peeters, 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 "le contrôle de l'utilisation des deniers publics par la SNCB" (n° 470)

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

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de l'administrateur général de la SNCB" (n° 471)

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

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

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de op te lossen problemen bij de spoorlijn 54 Sint-Niklaas-Leuven" (nr. 474)

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een mogelijke spooraansluiting van een bedrijf op spoorlijn 54 Sint-Niklaas-Leuven" (nr. 475)

12

sprekers : **Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "problemen in het station Mechelen" (nr. 476)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan zitplaatsen op de treinen vanuit Mechelen" (nr. 524)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan zitplaatsen op de treinen vanuit de Kempen" (nr. 526)

14

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

Mondelinge vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting om een helm te dragen" (nr. 509)

17

sprekers : **André Frédéric, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Questions orales jointes de :

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes à résoudre sur la ligne 54 Saint-Nicolas-Louvain" (n° 474)

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement ferroviaire éventuel d'une entreprise à la ligne 54 Saint-Nicolas-Louvain" (n° 4)

12

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

Questions orales jointes de :

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes à la gare de Malines" (n° 476)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de places assises sur les trains au départ de Malines" (n° 524)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de places assises sur les trains au départ de la Campine" (n° 526)

14

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

Question orale de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation de porter un casque de protection" (n° 509)

17

orateurs : **André Frédéric, 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 1 DÉCEMBRE 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 1 DECEMBER 1999

De vergadering wordt geopend om 16.20 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 16.20 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De **voorzitter** : De mondelinge vraag nr. 338 van de heer Dirk Pieters vervalt wegens afwezigheid van de indiener.

Mondelinge vraag van de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting van de IJzeren Rijn op de tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven via een nieuw te bouwen tracé Ranst-Grobbendonk langs de snelweg E313" (nr. 466)

Question orale de M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement du Rhin de fer au deuxième accès au port d'Anvers par le biais d'un nouveau tronçon Ranst-Grobbendonk le long de la E313" (n° 466)

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

De heer **Jan Peeters** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, er is in deze commissie al herhaaldelijk gesproken over zowel de IJzeren Rijn als de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Er is echter nog relatief weinig duidelijkheid over de verbinding tussen enerzijds, de IJzeren Rijn - wellicht via de lijn Lier-Herentals-Neerpelt - en anderzijds, de nieuw te bouwen tweede spoortoegang.

Daarover circuleren verscheidene plannen en suggesties, onder andere het bouwen van een nieuwe spoorlijn die de tweede Antwerpse spoortoegang zal verlaten in Ranst en zo oostwaarts via de E313 zou lopen via Viersel en Grobbendonk. Daar zou de lijn aansluiten op de bestaande lijn Lier-Herentals-Neerpelt.

In de provincie Antwerpen woedt momenteel een discussie over het ontwerp ruimtelijk structuurplan voor deze provincie. Tot verbazing van nogal wat mensen voorziet het provinciebestuur dat nieuw te bouwen tracé reeds op het structuurplan. Bestendig afgevaardigde Helsen heeft in de media zelfs reizigersvervoer op deze nieuwe lijn in het vooruitzicht gesteld.

De nieuwe spoorlijn Ranst-Grobbendonk zal leiden tot grondinname en onteigeningen in de gemeenten Ranst, Viersel en Grobbendonk, wat tot verzet heeft geleid van buurtbewoners en lokale bestuurders. Dit uitte zich vooral in de gemeente Grobbendonk, waar de nieuwe lijn een aantal woonstraten bedreigt met onteigeningen als gevolg.

Mevrouw de minister, vandaar dat ik u een aantal concrete vragen wens te stellen.

Is de NMBS vragende partij voor deze nieuwe spoorlijn ? Ik weet dat de provincie de lijn in haar plan heeft opgenomen, maar is het de NMBS die heeft aangedrongen bij de provinciale overheid om in haar ontwerp structuurplan dit tracé op te nemen ?

Ik stel de vraag omdat men in het verleden, ook schriftelijk, steeds heeft onderstreept aan dit tracé geen behoefte te hebben, mede omdat het oostelijk verkeer uit de haven van Antwerpen op de bestaande lijn Berchem-Lier zou kunnen blijven rijden. Eenmaal de tweede havenontsluiting er is, kan men splitsen.

Dan krijgt men een ontduubeling in de zin dat de zuidwaartse trafiek vanuit Lier naar het zuiden kan gaan, terwijl de oostwaartse trafiek gebruik kan blijven maken

Jan Peeters

van de bestaande lijn Lier-Berchem en de bestaande toegang naar de haven van Antwerpen zonder dat een nieuw tracé nodig is. Dat was het standpunt van de NMBS vroeger. Is haar houding nu gewijzigd ?

Wat is de kostprijs van deze nieuwe ontsluiting ? Werd reeds een kosten-batenanalyse gemaakt ? Wat is daarvan het resultaat ? Kan dat geld niet beter worden besteed aan de verbetering van de bestaande spoorwegovergangen op de lijn Lier-Herentals-Neerpelt, die bij een eventuele reorganisatie van de IJzeren Rijn, zwaarder zullen worden belast en meer overlast teweegbrengen.

Werden voor aanpassingen aan de bestaande spoorweg, bijvoorbeeld in Kessel, Olen, Geel, Nijlen, Herentals en Mol, reeds financiële reserveringen gedaan door de NMBS en werden er reeds plannen uitgewerkt ?

Werd voor het eventuele tracé Ranst-Grobbendonk de ecologische impact geëvalueerd ? Heeft men ook een studie gemaakt van de nodige onteigeningen en grondinames en wat is het resultaat van deze studie ?

Bestaan er intenties om op de lijn Ranst-Grobbendonk in reizigerstreinen te voorzien of nieuwe reizigerstreinen te ontwikkelen ?

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

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peeters, ik ben ervan overtuigd dat niemand de noodzaak van een tweede toegang tot de haveninstallaties van Antwerpen in vraag stelt. Twee weken geleden heb ik reeds de stand van zaken uitgelegd in de Senaat, op vraag van senator Johan Malcorps. Ik wens twee krachtlijnen te beklemtonen : ten eerste, de belangrijke financiële weerslag van dit noodzakelijke project en ten tweede, de noodzaak om langs het volledige tracé de best mogelijke maatregelen te nemen teneinde de hinder van de werken en de toekomstige spooruitbating te verzachten.

Ik onderstreep hierbij dat dit dossier tot op vandaag tussen het Vlaams Gewest en de NMBS werd uitgewerkt. Het werd mij nog niet voorgelegd. De financiering van het dossier werd nog niet geregeld, omdat deze investering moet worden opgenomen in het tienjarenplan inzake investeringen dat loopt van 2001 tot 2010. Het dossier werd nog niet besproken door de raad van bestuur van de NMBS. Het zal me pas in het eerste semester van volgend jaar worden voorgelegd. Dit is het antwoord dat ik aan senator Malcorps heb gegeven.

Ik stel voor het dossier binnen enkele maanden opnieuw onder handen te nemen. Op dat ogenblik zal ik over meer informatie beschikken.

Ten slotte, het dossier betreffende de lijn Lier-Herentals-Neerpelt en het dat over de tweede toegang zijn voor mij twee verschillende onderwerpen. Het lijkt me niet oppor-

tuun te opteren voor krediettransfers. Ik geef u afspraak binnen enkele maanden om een stand van zaken op te maken, met name zodra het dossier op mijn tafel ligt en niet enkel op de tafel van het Vlaamse Gewest.

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

De heer **Jan Peeters** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het spijt me maar ik denk dat u zich van dossier vergist. Ik praat niet over de tweede spoorwegtoegang tot de haven van Antwerpen. Ik weet dat u met dit dossier bezig bent, net als het Vlaamse Gewest. Ik praat evenmin over de IJzeren Rijn. Ik bedoel de verbinding tussen beide. De IJzeren Rijn gaat van Oost naar West en omgekeerd. De tweede spoortoegang tot de haven van Antwerpen gaat van het noorden naar het zuiden. Er moet een verbinding tussen beide tot stand worden gebracht. Sommigen stellen reeds voor een verbinding tot stand te brengen in de buurt van Lier. Er bestaan verschillende voorstellen. Een ervan is de beruchte bocht van Kloosterheide in Lier, waarover reeds veel werd over gesproken. Een alternatief is een nieuwe spoorlijn Ranst-Grobbendonk. Dat is het onderwerp van mijn vraag.

Als u nu op mijn vraag niet kunt antwoorden, begrijp ik dat uw medewerkers u de verkeerde informatie hebben gegeven, maar dan zal ik genooddaakt zijn om deze vraag volgende week opnieuw te stellen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Peeters, ik kan u het precieze antwoord op zeer korte termijn schriftelijk geven, tenzij u verkiest dit dossier over enkele maanden in zijn geheel te bespreken.

De heer **Jan Peeters** (SP) : Mevrouw de minister, ik zal volgende week opnieuw een mondelinge vraag stellen en ondertussen hebt u de gelegenheid om een precies antwoord voor te bereiden.

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

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de controle op de aanwending van overheidsmiddelen door de NMBS" (nr. 470)

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contrôle de l'utilisation des deniers publics par la SNCB" (n° 470)

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

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag handelt over een niet onbelangrijke zaak, zeker wanneer wij de financiële omvang ervan bekijken. Ze betreft de wijze waarop de overheidsmiddelen, die wij ter beschikking stellen van de NMBS, worden aangewend en inzonderheid de controle die wordt uitgeoefend om na te gaan of men dat al of niet in het juiste kader doet.

Ik tracht het probleem wat eenvoudig, maar daarom ook meer begrijpelijk, voor te stellen. Wij geven als overheid en als belastingbetaler jaarlijks om en bij de 80 miljard frank aan de NMBS. Dat geld dient om de burgers van dit land een spoorwegverkeer en een service aan te bieden om ze in staat te stellen zich op een comfortabele wijze naar de gewenste bestemming te brengen. De NMBS slaagt niet in dit opzet, ondanks die enorme som geld. Iedereen is het erover eens dat de dienstverlening van de NMBS ondermaats is, een modelstaat niet waardig.

Wij stellen vast dat, waar die 80 miljard frank langs de voordeur de NMBS wordt binnengebracht, langs de achterdeur in twee jaar tijd ongeveer 30 miljard wordt weggedragen voor acquisities van buitenlandse ondernemingen die niets met de kerntaken van de NMBS te maken hebben.

Het merkwaardige van deze zaak is dat de wet op de overheidsbedrijven van 31 maart 1991 zeer duidelijk bepaalt dat het overheidsgeld, dat ter beschikking wordt gesteld van de NMBS, uitsluitend mag worden gebruikt voor de publieke dienst. Er is ook een Europese regelgeving die concurrentievervalsing verbiedt. Dit betekent dat geld, dat door de overheid ter beschikking van de NMBS wordt gesteld, niet mag worden gebruikt om allerlei ABX'en in het buitenland op te kopen.

De grote vraag is waar die 30 miljard frank vandaan komt. Er zijn twee manieren om dat te bewijzen - want de NMBS schernt altijd met de marktgeheimen en de marktpositie van de NMBS. Er is een positieve manier, die ook in de nota van de Ministerraad werd voorgesteld, namelijk een meer transparante en gescheiden boekhouding, zodat men uit de boekhouding zeer duidelijk kan afleiden wat er met de overheidsmiddelen gebeurt. Er is ook een negatieve manier. Men kan eenvoudig zeggen waar die 30 miljard frank vandaan komt en op die manier bewijzen dat het geen overheidsgeld is.

Om het probleem in al zijn scherpheid te stellen - wij spreken hier toch over 30 miljard frank belastinggeld, dat is 15 keer meer dan het bedrag waarvan sprake in het dossier waarover u vannacht urenlang hebt vergaderd - wijs ik erop dat er geen enkele andere voordeur is waarlangs een dusdanige som geld binnenkomt. Als wij de heer Germeaux mogen geloven, die terzake onlangs

verklaringen heeft afgelegd in de Financieel Economische Tijd, is de winst van de binnenlandse ABX niet groter dan 50 tot 100 miljoen frank per jaar. Met een dergelijke winst geraakt men onmogelijk aan 30 miljard frank.

De NMBS-boekhouding is een dusdanige doolhof, dat wij er helemaal geen duidelijke kijk op hebben. Gelukkig hebben wij een regeringscommissaris bij de NMBS, die in opdracht van de regering twee taken heeft, namelijk toezien op, ten eerste, de wettelijkheid van alle bestuursdaden die daar worden gesteld en, ten tweede, het naleven van het beheerscontract.

Die man heeft de taak ons duidelijk te maken dat de wet wordt gerespecteerd. Er is een zeer sterk vermoeden dat die 30 miljard frank van geen enkele andere bron afkomstig kan zijn dan van overheidsmiddelen. Er is dus een zeer sterk vermoeden dat de wet flagrant wordt overtreden en de raad van bestuur en het directiecomité manifest onwettige bestuursdaden stellen. We zitten hier bijna in de strafrechtelijke sfeer.

Mevrouw de minister, u bent er mee verantwoordelijk voor dat de regeringscommissaris zijn werk naar behoren doet. Mijn vragen zijn dus zeer concreet. Ten eerste, heeft de regeringscommissaris onderzocht of laten onderzoeken of de NMBS geen staatssubsidies of opbrengsten ervan aanwendt voor andere doeleinden dan voor de openbare dienst ? Zo niet, waarom ? Ten tweede, heeft de regeringscommissaris in zijn wettelijk voorgeschreven verslag aan de minister melding gemaakt van het IC/IR-plan van 1998 en van de aankoop van de Duitse firma THL voor een bedrag van meer dan 7 miljard frank ? Zo ja, welke uitleg geeft hij daarbij ? Zo niet, hebt u dat verslag aanvaard ? Ten derde, hebt u aan de regeringscommissaris gevraagd om de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS tot aankoop van de Italiaanse firma Saima Vanbero voor een bedrag van meer dan 7 miljard frank onder deze regering te vernietigen ? Zo neen, waarom ? Ten slotte, welke opdracht hebt u aan de regeringscommissaris gegeven opdat vanaf nu de wet strikt zou worden nageleefd en het overheidsgeld dat de Staat ter beschikking van de NMBS stelt, integraal zou worden aangewend voor de bevordering van het binnenlands vervoer per trein ?

De regeringscommissaris is iemand die op elk moment kan worden verwijderd door de regering indien hij zijn job niet goed doet. Uit de informatie waarover ik beschik - en die u hopelijk zult kunnen weerleggen - weet ik dat het jaarverslag zeer summier was. Van deze belangrijke acquisities - een veelvoud van degene waarover u gisterennacht urenlang hebt vergaderd - wordt geen melding gemaakt.

Ik heb een laatste bedenking. Er is een college van commissarissen - 4 revisoren - waarvan we allen weten hoe het wordt benoemd. Het bestaat uit twee mensen

Bart Somers

van het Rekenhof, waarvan we de objectiviteit niet durven betwisten, en twee anderen die, in de sfeer van de NMBS, partijpolitiek werden benoemd. Op een van de laatste raden van bestuur van de NMBS hebben zij hun wenkbrauwen gefronst. Zij aarzelen om de rekeningen nog langer goed te keuren. Indien die mensen - wiens naam ik hier niet wil vermelden - hun wenkbrauwen al fronsen, is er een immens probleem bij de NMBS.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Somers, het probleem waarover u spreekt is ernstig. Ik zal u precieze antwoorden geven. Aangezien uw eerste en uw vierde vraag bij elkaar aansluiten - de eerste gaat over het verleden en de vierde over de toekomst - zal ik ze samen beantwoorden. Nadien komen uw tweede en uw derde vraag ter sprake.

De regeringscommissaris heeft de aanwending van het overheidsgeld onderzocht. Hij heeft ons in zijn nota van 22 november 1999 verzekerd dat, ik citeer : "alle financiële bijdragen gestort door de Staat en ingeschreven in de begroting van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, volledig en integraal worden besteed aan de opdrachten van openbare dienst waarvoor ze voorzien zijn." Ik wil opmerken dat ik mijn antwoord wil reserveren tot de situatie is opgehelderd. Wij zien immers ook dat op het ene moment wordt gezegd dat er geen probleem is en op een ander moment dat er niet genoeg instrumenten voorhanden zijn om een duidelijk zicht te hebben op de rekeningen.

Wij werken dus al een tijdje aan een methode die ons een duidelijker zicht op de rekeningen moet geven. Mijn uitgangspunt was de vaststelling in het proces-verbaal van de vergadering van de raad van bestuur van 24 september 1999 dat de boekhouding niet duidelijk is. In dit proces-verbaal legt het college van commissarissen uit dat uit de resultatenrekening niet kan worden afgeleid of de overheidssteun voor opdrachten van openbare dienstverlening effectief ook voor deze taken wordt gebruikt. Om dit transparantieprobleem op te lossen, heb ik geëist dat de bijlagen 5 en 9 worden vernieuwd, herzien en opgenomen in het bijvoegsel van het beheerscontract. Bovendien heb ik gevraagd dat er een financieringstabel zou worden aan toegevoegd. Deze bijlagen 5 en 9 zijn de afzonderlijke resultatenrekeningen voor de eerste twee opdrachten van openbare dienstverlening. De raad van bestuur heeft op 26 november het principiële akkoord gegeven voor de voorgestelde vorm van deze bijlagen.

Ik zal binnenkort onderzoeken of de vernieuwde bijlagen 5 en 9 met de bijgevoegde financieringstabellen voldoende sterke instrumenten zijn om de besteding van het overheidsgeld te controleren. De goedkeuring van het gebruik van de bijlagen 5 en 9 in een vernieuwde vorm en het bijvoegen van de financieringstabellen zijn voor het

college van commissarissen en mijzelf twee strikte voorwaarden voor de goedkeuring van de rekeningen van het jaar 1999. Het college van commissarissen zal dus voor het eerst in de geschiedenis van de NMBS de rekeningen kunnen beoordelen op basis van een transparante boekhouding. Ik kan dus pas een afdoend antwoord geven als de situatie duidelijker is. Er wordt echter intens gewerkt aan de instrumenten die een klare kijk moeten geven op het gebruik van het overheidsgeld. Dat werk zal ook de basis zijn voor ons verder vertrouwen in de regeringscommissarissen.

Op de tweede en de derde vraag kan ik antwoorden dat de regeringscommissaris geregeld verslag heeft uitgebracht over het verloop van de uitvoering van het IC-IR-plan 1998. Daarin meldde hij ook de evolutie in de regelmaat van de treinen. De verklaringen voor de problemen zijn uitvoerig en gevarieerd. Het personeelstekort, dat de NMBS momenteel probeert te verhelpen, is waarschijnlijk een van de belangrijkste oorzaken van de moeilijkheden. De aanwervings- en opleidingsprocedures werden versneld, maar de resultaten daarvan zijn niet onmiddellijk merkbaar. Ik wil nogmaals herhalen dat de oorsprong van deze problemen in het verleden moet worden gezocht, lang voor het aantreden van deze regering. Bij mijn aantreden kon ik niets anders doen dan de reorganisatie te stimuleren en te volgen.

In juni 1998 werd beslist over de aankoop van de groep THL, een jaar vóór mijn mandaat. Ik heb geen verslag van de regeringscommissaris uit deze periode moeten goed- of afkeuren.

Met betrekking tot de firma CEMA-AVANDERO heb ik de regeringscommissaris niet gevraagd de beslissing van de raad van bestuur over de aankoop op te schorten. In zijn verslag van 19 juli 1999 van de raad van bestuur van 16 juli 1999 verzekerde de regeringscommissaris immers dat er geen enkele reden tot verzet was.

Ik was bovendien niet van oordeel dat deze aankoop de goede uitvoering van de opdrachten van openbare dienst negatief zou beïnvloeden. In dit opzicht is het belangrijk te herinneren aan de wet van 21 maart 1991 op de autonome overheidsbedrijven, die de NMBS toelaat aandelen te verwerven in bedrijven waarvan het doel verenigbaar is met haar maatschappelijk doel. Tot daar enkele toelichtingen bij uw serieuze vragen.

De voorzitter : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer Bart Somers (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben enigszins verbijsterd door de elementen van antwoord die u mij geeft. Het is evident dat deze problemen tot stand kwamen lang voor deze regering het roer overnam. Het is evident dat er schandelijke zaken zijn gebeurd, ik heb daar geen andere woorden voor.

Bart Somers

Ik hoor hier nu dat de regeringscommissaris op 22 november 1999 in een verslag aan u kan verzekeren dat alle middelen, afkomstig van de Staat, uitsluitend zijn gebruikt voor het uitoefenen van de openbare dienst, terwijl de revisoren die de boekhouding moeten controleren in alle eerlijkheid, ondanks hun partijpolitieke binding, ondanks de nauwe banden met de rest van de raad van bestuur, zich verplicht voelen te zeggen dat het hen onmogelijk is juist dat bewijs te leveren. Ik heb dan heel veel vragen bij de positie van de regeringscommissaris. Ik begrijp niet hoe enerzijds iemand kan zeggen dat hij kan garanderen dat alle middelen die de Staat de NMBS ter beschikking stelt, uitsluitend worden gebruikt voor het verzekeren van de openbare dienst, terwijl anderzijds de revisoren of het college van commissarissen uitdrukkelijk beweert dat zij daartoe niet in staat zijn. Zie voor dit laatste het verslag van de raad van bestuur van 23 september 1999. Ik heb daar vragen bij.

Mevrouw de minister, bevraagt u de regeringscommissaris wel voldoende? Een verklaring op zich is een zaak, maar men moet die ook kunnen onderbouwen. Als men spreekt over miljarden voor aankopen, dan lijkt er mij geen enkele andere rationele verklaring mogelijk dan dat dit met belastinggeld gebeurt. Er is geen enkele andere grote bron van inkomsten dan de subsidies die de Staat de NMBS ter beschikking stelt. Ik blijf dus in de kou staan en blijf verbijsterd over de situatie bij de NMBS.

Een tweede punt. Zie hoe de NMBS vandaag functioneert. Als u geen verzet aantekent tegen een beslissing van de raad van bestuur die u door de regeringscommissaris blijkbaar correct werd overgemaakt, zal de NMBS voor 7 miljard frank een Italiaans wegtransportbedrijf verwerven. Dit betreft een sector die in heel Europa te koop staat. Ik wil niet dieper ingaan op de rationaliteit daarvan of de economische juistheid, want daarvoor ben ik niet bevoegd. Ik stel wel vast dat opnieuw 7 miljard frank worden geïnvesteerd in een buitenlands wegtransportbedrijf, dit terwijl de NMBS blijkbaar niet in staat is of niet over de middelen beschikt om de burgers in dit land een degelijk transport per trein te verzekeren. Ik begrijp niet dat men dergelijke beslissing kan steunen. Wel verheugt het mij dat u aandringt op grotere transparantie in de boekhouding. Zo lang die er niet is, kan ik niet begrijpen dat men betwifelbare miljardeninvesteringen laat doorgaan op een ogenblik dat de NMBS in een duidelijke malaise zit.

Ik blijf dus onvoldaan aangaande het financiële beleid van de NMBS. Er is toch ook Europese regelgeving, er is toch ook een Belgisch wetgevend kader! Ik blijf bij mijn overtuiging dat de NMBS manifest onwettige daden stelt door miljarden aan belastinggeld over te hevelen naar buitenlandse aankopen via ABX. Dit is een onaanvaardbare toestand en ik hoop dat u op korte termijn klaarheid en duidelijkheid kunt brengen, anders zitten wij in een onhoudbare situatie.

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

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, monsieur Somers, vous vous posez des questions mais sachez que je m'en pose également. Faire la clarté sur l'ensemble des dossiers passés et présents, sur le type de relation que je dois tester avec le commissaire du gouvernement nécessite un peu de temps. Je ne compte pas en abuser. L'occasion de l'avenant du contrat de gestion est une des manières d'obtenir de la transparence avant de commencer la discussion ou la négociation elle-même. Je suis certaine que vous m'interrogerez à nouveau dans de brefs délais et vous aurez raison, afin d'obtenir des réponses plus précises sur la transparence des comptes. C'est, pour moi, un objectif fondamental parce que c'est de celui-là que dépendra la possibilité d'investir dans l'amélioration du service public au profit de tous les usagers. L'ensemble des questions que l'on me pose démontre combien l'offre de service aux usagers, à certains moments, à certains endroits et sur le plan de la ponctualité pose énormément de problèmes.

Persoonlijk feit
Fait personnel

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.

De **voorzitter** : U hebt het woord, mevrouw Brepoels.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, veertien dagen geleden heb ik hier een identieke vraag gesteld. De minister heeft mij toen geantwoord dat er geen problemen waren met de boekhouding van de NMBS en dat daar ook geen twijfels over bestonden. Vorige week werd mijn motie van aanbeveling, waarin ik voorstelde de regeringscommissaris die opdracht te geven, in de plenaire vergadering verworpen. Het is een heel rare zaak dat ik als lid van de oppositie een ander antwoord krijg dan iemand van de meerderheid.

De **voorzitter** : Mevrouw Brepoels, ik begrijp uw ergernis, maar dit is geen persoonlijk feit. Ik had u het woord niet mogen geven.

Als u echter meent dat hier anders wordt geantwoord op vragen van de meerderheid dan op die van de oppositie, dan staat het u vanzelfsprekend vrij de regering of de minister hierover te interpellieren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitspraken van de afgevaardigde bestuurder van de NMBS" (nr. 471)

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations de l'administrateur général de la SNCB" (n° 471)

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het zal niet de laatste keer zijn dat wij vragen stellen over de NMBS of hierover interpelleren. De vorige vraagsteller had het over de malaise binnen de NMBS. De problematiek die veertien dagen geleden door mevrouw Brepoels werd aangebracht en die vandaag opnieuw ter sprake kwam, wijst op heel wat onduidelijkheden en zelfs op malversaties binnen de NMBS.

Aan het hoofd van de NMBS staat nu eenmaal een man die wat dat betreft niet onbesproken is, namelijk de heer Schouppe. Hij geeft nooit antwoord op exacte vragen over het beheer en de boekhouding. Het was voor mij dan ook een grote verrassing toen ik hem op een bepaald ogenblik, naar ik meen in de week van 22 november, op de televisie, zeer ontspannen gefilmd in zijn tuin, grote verklaringen hoorde afleggen. Hij had vernomen dat er rond de periode van 4 december een staking zou kunnen komen van de onafhankelijke vakbond OVS. Die staking zou eventueel de hoogdag waarop heel België blijkbaar zit te wachten, het prinselijk huwelijk, in het gedrang kunnen brengen. Hij onderstreepte dat dit onaanvaardbaar was en dat het openbaar vervoer op die dag zijn maatschappelijke opdracht moet kunnen vervullen. Volgens hem moeten de treinbestuurders op die dag worden opgevorderd.

Mevrouw de minister, ik heb de heer Schouppe nog vrijwel nooit horen spreken over de maatschappelijke opdracht van het openbaar vervoer als er tijdens de week stakingen zijn en de gewone pendelaar, die elke dag naar zijn werk moet en 's avonds terug naar huis, er last van heeft. Ook deze morgen waren er weer grote vertragingen en kwamen heel wat pendelaars te laat op hun werk. De heer Schouppe, die blijkbaar kickt op het huwelijk van Filip en Mathilde, vindt het echter wel nodig om op 4 december de treinbestuurders op te vorderen. Mevrouw de minister, hij heeft de vraag officieel tot u gericht. Het verheugt mij dat u daarop zeer kordaat hebt gereageerd door te zeggen dat er geen sprake kan zijn van opvoeding. Een artikel dat op 27 november in De Standaard verscheen, had zelfs als titel "Durant geschokt door Schouppe". Ik treed uw standpunt volkomen bij.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is, mijns inziens, onaanvaardbaar dat de heer Schouppe het stakingsrecht dat in dit land nog steeds een heilig recht is, gewoon wegwuift. Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat het eveneens onaanvaardbaar is dat bepaalde stakingen grote groepen gijzelen. Het stakingsrecht blijft echter een principe waaraan niet mag getornd worden.

Mevrouw de minister, de heer Schouppe heeft de regering verweten dat zij haar verantwoordelijkheid niet opneemt. Hij verwijt u dat u geen opvoedingen wenst te doen zodat duizenden treinreizigers het huwelijksfeest dreigen te missen. Waar moet de heer Schouppe zich mee ! Hij kan zich beter toeleggen op een transparante boekhouding en een efficiënte werking van het openbaar treinvervoer.

Mevrouw de minister, hebt u definitief geweigerd treinpersoneel op te vorderen, zelfs als er op 3 december wordt gestaakt ?

Wat vindt u van de uitspraken van de heer Schouppe ?

Kan de heer Schouppe na zijn uitlatingen nog langer aan het hoofd van de NMBS blijven ?

In een lezersbrief schrijft de heer Blanpain, hoogleraar arbeidsrecht, dat men beter de oorzaak van de onvrede en de stakingen kan zoeken en eraan remediëren dan personeel op te vorderen. Ik citeer : "Liever dan de machinisten op te eisen is het beter stakingen bij de NMBS te voorkomen. Daartoe dienen er gezonde verhoudingen tussen directie en personeel te bestaan. Deze zijn er niet bij de NMBS. De vertegenwoordigers van de werknemers worden er niet verkozen. Men is er bang voor democratische verkiezingen. Nochtans kan daar alleen uit blijken wie representatief is".

Mevrouw de minister, de liberale en de onafhankelijke vakbond zijn niet erkend. Dat is de kern van de problematiek. De heer Schouppe zou beter werk maken van deze pijnpunten in plaats van dwaze verklaringen af te leggen. Ik dring aan op een concreet antwoord op mijn drie vragen.

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

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ga akkoord met de teneur van uw betoog.

Ik wens te beklemtonen dat iedereen zich bewust moet zijn van de enorme verantwoordelijkheid ten opzichte van de NMBS-gebruikers die van de spoorwegmaatschappij verwachten dat zij zaterdag haar uiterste best doet om de duizenden reizigers naar Brussel te laten sporen.

Het enorme succes van de NMBS-aanbieding toont eens te meer aan dat de interesse van de bevolking voor het openbaar vervoer zeer groot is, zeker als dit aanbod gepaard gaat met verminderde prijzen.

Isabelle Durant

De interesse voor het openbaar vervoer zal moeten leiden tot bijkomende investeringen in het spoor. Bovendien moet de NMBS een inspanning leveren om de kwaliteit van het reizigersvervoer te verbeteren.

De toenemende interesse voor het spoor vergroot bovendien de verantwoordelijkheid van de mensen die net die dag kunnen aantonen dat de NMBS een belangrijke rol kan spelen niet alleen zaterdag maar ook in de toekomst.

Ik herinner u eraan dat de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is.

Het beheersen van en de verantwoordelijkheid inzake sociale conflicten ligt uitsluitend bij de directie van de NMBS. Indien er op deze voor het land bijzondere dag problemen zouden ontstaan, ligt de verantwoordelijkheid hiervoor bij de afgevaardigd-bestuurder van het autonome overheidsbedrijf, met name de heer Schouppe. Dit gezegd zijnde, blijft het zo dat de maatschappelijke opdracht van de NMBS zowel geldt voor verplaatsingen tijdens de week als voor verplaatsingen tijdens bijzondere gelegenheden.

Ik wens nu in te gaan op de problemen van de opvoeding. Als minister kan ik wettelijk geen spoorwegpersoneel opvoeden. Zelfs indien ik het wettelijk zou mogen, dan nog zou ik niemand opvoeden, uit eerbied voor het stakingsrecht.

Ook nu er twee stakingsdagen boven ons hoofd hangen, terwijl er reeds twee stakingsdagen achter ons liggen, blijf ik het stakingsrecht belangrijk vinden, hoewel ik besef dat vele reizigers het hiermee moeilijk hebben.

Het gebruik van het stakingsrecht moet echter verantwoord zijn en niet tegen de belangen van de werknemers ingaan. Zoals u terecht zei, moet er binnen de NMBS een goede sociale dialoog in stand worden gehouden. Dit is op dit ogenblik absoluut niet het geval. De regels van het sociale overleg worden met voeten getreden.

Deze regels zijn gekend, net zoals het probleem van de twee vakbonden die wel geaggregeerd, maar niet erkend zijn, zodat zij niet aan de gesprekken kunnen deelnemen. Ik volg de ontwikkeling van de onderhandelingen over de stakingen op 3 en 4 december op de voet. Op dit ogenblik voert het directiecomité van de NMBS onderhandelingen met de erkende vakbonden.

U hebt via de pers de resultaten vernomen. Ik mag niet in naam van het personeel spreken, maar ik beoordeel deze resultaten positief, niet alleen voor de treinbestuurders, maar voor alle werknemers binnen de NMBS.

Rest nog het probleem met het SIC-OVS. Wanneer zij een afspraak met de heer Schouppe bekomen, zijn zij bereid hun stakingsaanzegging in te trekken. Ik heb de heer Schouppe erop gewezen dat hij zijn verantwoorde-

lijkheid nu moet opnemen en contact moet opnemen met het SIC-OVS. Regels zijn regels, maar zij kunnen in de toekomst worden gewijzigd. De regels in verband met het syndicale statuut zijn gekend, maar de heer Schouppe kan en mag zijn verantwoordelijkheid niet in de handen van de minister of de regering leggen. Ik keur deze wijze van handelen af, zeker nu hij een oproep tot opvoeding heeft gedaan, terwijl op hetzelfde ogenblik gesprekken worden gevoerd tussen de sociale partners.

Lancer un appel à la réquisition le jour même où l'on est en train de discuter en concertation sociale, je considère cela comme une provocation. C'est d'ailleurs ce que j'ai déclaré dans la presse.

Niet alleen voor 4 december, de dag van het huwelijk, maar ook voor het imago van de NMBS volg ik de ontwikkeling van de onderhandelingen en ik zal de heer Schouppe opdragen een signaal te geven aan het personeel. De onderhandelingen zijn afgelopen en de vakbonden moeten de resultaten aan de basis voorleggen.

De heer Schouppe moet evenwel weten dat hij verantwoordelijk is als zich op 3 of 4 november problemen voordoen.

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik apprecieer uw duidelijk antwoord ten eerste. U legt terecht de verantwoordelijkheid bij de heer Schouppe, die als afgevaardigde bestuurder 500 000 frank netto per maand verdient en zijn werk dus naar behoren mag uitvoeren.

Hij verdient inderdaad 12 miljoen per jaar, omgerekend 500 000 frank netto per maand. De man is echter totaal onbekwaam. Volgens de man in de straat en op het perron is Schouppe niet meer aanvaardbaar. Hij heeft geen gezag meer.

Mevrouw de minister, uw voorganger heeft ter gelegenheid van de verlenging van zijn mandaat op een interpellatie van mij geantwoord dat hij de heer Schouppe zou evalueren om na te gaan of hij nog voldoet aan de verwachtingen die eigen zijn aan een dergelijke functie. Welnu, ik vind het hoog tijd dat in dit parlement wordt gediscussieerd over de manier waarop de heer Schouppe vandaag dit mandaat vervult. Het gaat tenslotte om een zeer belangrijke overheidsdienst.

Als wij concluderen dat hij niet meer voldoet, moet hij opstappen.

U hebt terecht gewezen op de maatschappelijke opdracht van het openbaar vervoer. Wij staan daar allemaal achter en in dat verband is ook 4 december belangrijk.

Karel Van Hoorebeke

De heer Schouppe moet zijn werk doen. Tot dusver heeft hij dit niet gedaan. Bovendien was het laf van hem de verantwoordelijkheid naar u toe te schuiven en

aan u de opvordering te vragen. Ik apprecieer dat u hierop niet bent ingegaan.

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

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de op te lossen problemen bij de spoorlijn 54 Sint-Niklaas-Leuven" (nr. 474)

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een mogelijke spooraansluiting van een bedrijf op spoorlijn 54 Sint-Niklaas-Leuven" (nr. 475)

Questions orales jointes de :

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes à résoudre sur la ligne 54 Saint-Nicolas-Louvain" (n° 474)

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccordement ferroviaire éventuel d'une entreprise à la ligne 54 Saint-Nicolas-Louvain" (n° 475)

De **voorzitter** : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, als trein-gebruiker - dat is mijn eerste vraag - sluit ik mij aan bij de opmerkingen van collega Van Hoorebeke. Als men op het perron onder de mensen staat, verneemt men inderdaad veel en maakt men ook veel mee.

De Agalev-leden die dagelijks de trein nemen, zijn dus goed op de hoogte van wat bij de reizigers leeft.

Dienaangaande verwijs ik onder meer naar de problemen die zich voordoen op de lijn Sint-Niklaas-Leuven. Ik ben een gebruiker van die lijn en stap op een tussenstation op. De voorbije maand heb ik moeten ondervinden dat de treinstellen veel te kort waren, zodat wij als haringen opeengepakt zaten, ook in eerste klasse. In die omstandigheden heeft elke treinreiziger immers het recht om onbetaald in eerste klasse plaats te nemen. Normaal had men over het dubbele aantal treinstellen moeten beschikken. Het zijn schrijnende toestanden. De mensen sakkeren, worden boos, zijn kwaad op de kaartjesknipers. Ik neem deze laatste steeds in bescherming.

Ik ga met de reizigers de discussie aan. Ik zeg hen ook dat het niet hun verantwoordelijkheid is, maar dat de problemen te wijten zijn aan de organisatie van de NMBS. Dit zijn dus mijn ervaringen op de lijn van Sint-Niklaas naar Leuven.

In de omgekeerde richting is er de vrijdagavond een massale uittocht van studenten. Wij weten dat. Trouwens, het kan perfect worden gemeten. Op de lijn 54, van Leuven naar Sint-Niklaas is er vanaf 16.00 uur, wanneer de studenten massaal naar huis komen, geen proberen aan om zich er nog tussen te wringen. Die trein stopt in Mechelen, waar ik overstap. Er is gewoon geen plaats meer. De studenten worden als haringen in een doos ingeblikt. Het is niet echt fatsoenlijk.

Mevrouw de minister, in verband met deze problematiek wens ik u enkele vragen te stellen. Hoeveel vertragingen waren er in de maanden oktober en november 1999 op de lijn 54 ? Op welke data en uren waren die vertragingen te noteren ? Op welke momenten was er op de spitsuren een tekort aan treinstellen ? Wat was de oorzaak ervan ? Welke maatregelen zult u nemen om het structureel tekort van treinstellen op vrijdagavond vanaf 16.00 uur vanuit Leuven te verhelpen ?

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, thans ga ik over tot mijn tweede vraag. Over lijn 54 heb ik uw voorganger reeds ondervraagd. Ik heb samen met de buurtbewoners vastgesteld dat ter plaatse metingen werden uitgevoerd. Wij hebben tevens gemerkt dat in een natuurgebied een bedrijf werd gevestigd, dat aan containeroverslag doet. Het bedrijf is aan de Willebroekse Vaart gelegen, het zeevaartkanaal. Waarvoor dienen deze metingen ? Uw voorganger heeft, zoals hij dat zo goed kon, van kromme haas gebaard. Hij wist niet of er metingen aan de gang waren en als er metingen aan de gang zouden zijn, zou het volgens hem mogelijk kunnen zijn rond de spoorwegbrug die daar over het kanaal loopt. Nu blijkt dat vanuit dat bedrijf een talud is aangelegd naar de spoorlijn 54. Dat bedrijf heeft een inhuldiging gevierd. Het bedrijf vermeldt in een publicatiefolder als troef de aansluiting op de spoorlijn 54, die gaat tot het centrum te Muizen, een toch niet onbelangrijk centrum omdat het een verbinding kan leggen met het Europese hinterland.

Ik kreeg in het verleden geen antwoorden op mijn vragen. Ik stel ook vast dat bedrijven blijkbaar op eigen houtje bepaalde zaken uitvoeren.

Mevrouw de minister, bent u als minister op de hoogte van deze aansluiting ? Zij vermelden in hun folder dat er een aansluiting is. Is die aansluiting gerealiseerd ? Is er een overeenkomst tussen dat bewuste bedrijf en de NMBS ? Wat is de inhoud van deze overeenkomst ? Van welke datum dateert deze overeenkomst ? Op welke momenten mag het bedrijf gebruik maken van deze

Joos Wauters

spoorlijn ? Zijn er beperkingen opgelegd ? Zijn er momenten dat men van de spoorlijn vrij gebruik kan maken ? Wie heeft de kosten gedragen voor dat project ? Wie draagt de kosten voor het gebruik van deze spoorlijn ?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Mevrouw **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, over de oorzaken van de problemen op lijn 54 kan ik het volgende zeggen.

Een eerste punt betreft de vertragingen. In oktober 1999 had 96% van de treinen ten hoogste 5 minuten vertraging bij aankomst te Sint-Truiden en 95% had een vertraging opgelopen bij aankomst te Mechelen. Hierbij werden de vertragingen ingevolge overmacht of belangrijke investeringswerken niet geneutraliseerd. Volgens de cijfers van de NMBS loopt slechts 5% van de treinen een vertraging op van meer dan 5 minuten. Volgens de NMBS verliep deze verbinding tijdens de maand oktober dus vlot.

Mijnheer Wauters, als reiziger houdt u er blijkbaar een andere mening op na en het lijkt mij aangewezen beide versies te vergelijken.

In oktober werden geen belangrijke vertragingen genoteerd, tenzij op 30 oktober, toen een sein werd voorbijgereden in Mechelen.

De kleine vertragingen ontstonden vooral omwille van het feit dat in Sint-Niklaas, Puurs en Mechelen aansluitingen moesten worden verzekerd. Deze kleine vertragingen kunnen immers een invloed hebben op het treinverkeer in de andere richting, omwille van de kruisingen op de lijn 54 die slechts één spoor telt.

Voor november zijn er nog geen cijfers ter beschikking, maar globaal gezien zou de regelmaat van het verkeer wat zijn afgenomen, omwille van een storing te Willebroek op 4 november en door werken voor de aanleg van een spooraansluiting te Willebroek, tijdens het weekend van 6 en 7 november. Voorts veroorzaakten de stakingsacties van 9 en 15 november eveneens vertragingen.

Om de regelmaat van het treinverkeer op peil te houden of te verbeteren, stelde de NMBS een uitgebreid actieprogramma op, bestaande uit maatregelen om de treindienst bij te sturen en om het treinverkeer strikt op te volgen, alsook uit investeringen om de betrouwbaarheid van de infrastructuur en het materiaal te verbeteren.

Sommige van deze maatregelen werpen onmiddellijk vruchten af, terwijl andere op termijn hun gunstige invloed zullen laten gelden. In dat verband heeft het gebrek aan motorstellen, dus gemotoriseerde wagons, een invloed op het piekuur, vooral op de treinen die uit veel delen zijn samengesteld. Het is minder nadelig voor de

reizigers een stuk weg te nemen van een trein met vier motorstellen dan van een trein met twee motorstellen, aangezien het verlies van beschikbare plaatsen over de hele trein in het eerste geval 25% bedraagt en in het tweede geval 50%.

De treinen die de lijn 54 bedienen zijn uitgerust met motorstellen van het type Sprinter. Van 17 tot 25 november stonden meer dan gewoonlijk treinen in de werkplaats voor de reparatie van wielen die uitgleden omwille van slechte wegvastheid en daardoor beschadiging op liepen. Inmiddels is de toestand opnieuw normaal.

Uiteraard zal ons moeten worden gewaarborgd dat de verbeteringen voldoende zijn om de vrijdagavonddienst te verzekeren. Wij zullen deze zaak opvolgen.

De vrijdagavonddienst in Leuven is zeer druk door de duizenden studenten die huiswaarts keren.

Ondanks de inzet van al het beschikbaar materieel is op een aantal treinen vertrekkend vanuit Leuven het aantal beschikbare zitplaatsen helaas niet steeds toereikend. Op korte termijn zal de NMBS de nieuwe tunnel onder de sporen aan de kant van Brussel vervroegd openstellen om de reizigers beter te spreiden over de perrons. Nu zijn er immers nog vaak zitplaatsen beschikbaar in het uiteinde van de trein terwijl het merendeel van de reizigers instapt aan het andere uiteinde, aan de trappen bij zijde 10. Op langere termijn zullen onder meer de bestelde M6-dubbeldekrijtuigen en het gewestelijk expressnet bijkomende capaciteit bieden. Dat is natuurlijk voor verder in de toekomst.

De voorzitter : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, eigenlijk heb ik altijd geluk als ik de trein neem. Elke dag als ik in Mechelen aankom is er vertraging. Ik heb echter geluk omdat de treinen die van daar naar Brussel rijden ook vertraging hebben. In die zin kan ik opstappen op een trein met tien minuten vertraging omdat die toch nog perfect aansluit op de trein waarop ik moet overstappen. Het is ingenieus van de NMBS om dat op die manier te organiseren. De treinreizigers zijn daar echter niet bij gebaat.

Mevrouw de minister, ik blijf erop aandringen dat er ruimere wagons zouden worden ingezet. Ook in Leuven is dat dringend noodzakelijk. De studenten zijn immers de mensen van de toekomst. Als men hen een goede service biedt, kunnen zij daar op een fatsoenlijke manier gebruik van maken en zullen zij er misschien voor gewonnen zijn om het openbaar vervoer ook in de toekomst te blijven gebruiken.

Joos Wauters

Mevrouw de minister, ik hoop dat de projecten die op stapel staan zo snel mogelijk gerealiseerd zullen worden. In afwachting daarvan vraag ik toch een oplossing, zeker voor Leuven maar ook voor de hele lijn. Ik hoop dat u een sprint zult inzetten om dat te realiseren.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Wauters, de tweede vraag hield verband met een bedrijf aan spoorlijn 54. Ik kan u meedelen dat die aansluiting onlangs effectief werd gerealiseerd. Er is een overeenkomst tussen TCT Belgium en de NMBS waarvan de details vertrouwelijk zijn. Er werden geen specifieke beperkingen opgelegd voor het gebruik van deze spooraansluiting. De kosten voor de infrastructuur op de terminal, materiaal en onderhoud, werden volledig door de klant betaald. Het materiaal voor de aansluiting op het NMBS-net, een wissel en 18 meter spoor, werd door de NMBS geleverd. De kosten werden op fifty-fifty basis gedragen door de NMBS en IFB. Dit zijn de inlichtingen die ik nu heb ontvangen. Het zou interessant zijn om meer informatie te krijgen.

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Mevrouw de minister, het is goed dat u zegt dat u meer informatie zult verzamelen. Ik vertrouw er dan ook op dat u mij die informatie binnen afzienbare tijd zult bezorgen. Het verwondert mij echter wel dat overeenkomsten tussen een bedrijf en de NMBS vertrouwelijk zijn. Ik vind dat dit openbaar moet worden gemaakt.

Kunt u hiervoor zorgen en mij alle gegevens terzake mededelen ?

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

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, is het mogelijk het bijkomende antwoord van mevrouw de minister via u ook aan de andere leden van de commissie mede te delen ?

De **voorzitter** : Ik denk dat dat geen probleem zal zijn.

Minister **Isabelle Durant** : Als dit vertrouwelijk is, wens ik te weten waarom, wat, wanneer, enzovoort.

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Natuurlijk, dat is ook de kern van mijn vraag.

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

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De **voorzitter** : De mondelinge vraag nr. 493 van de heer Jozef Van Eetvelt wordt ingetrokken.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Joos Wauters** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "problemen in het station Mechelen" (nr. 476)

- de heer **Bart Somers** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan zitplaatsen op de treinen vanuit Mechelen" (nr. 524)

- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan zitplaatsen op de treinen vanuit de Kempen" (nr. 526)

Questions orales jointes de :

- M. **Joos Wauters** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes à la gare de Malines" (n° 476)

- M. **Bart Somers** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de places assises sur les trains au départ de Malines" (n° 524)

- M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de places assises sur les trains au départ de la Campine" (n° 526)

De **voorzitter** : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals u weet is het station van Mechelen in de geschiedenis van onze spoorwegen een belangrijk gegeven. Het traject Brussel-Mechelen was immers de eerste afstand die door onze spoorwegen werd afgelegd.

Mechelen is een knooppunt waar vele lijnen naartoe leiden en van waaruit ook vele lijnen naar het hele land vertrekken. Het is een belangrijk transitstation waar nochtans, naar mijn ervaring, veel zaken mislopen en waar zich veel vertragingen voordoen. Gelukkig zijn er nog voldoende verbindingen naar Brussel en Antwerpen, zodat de treinreizigers eventueel een andere trein kunnen nemen, maar het gebeurt dagelijks dat mensen moeten rechtstaan omdat er onvoldoende zitplaatsen zijn. Dat heeft niet te maken met de opstapplaats die men kiest vanop het perron, want het hele perron is één langgerekte rij van wachtenden.

Mevrouw de minister, wat gaat u doen om het aantal zitplaatsen te verhogen en de vertragingen te beperken ?

Mechelen is, zoals gezegd, een belangrijk station. Wij stellen vast dat het sanitair er op zondag niet toegankelijk is, hoewel ook op die dag een druk verkeer van mensen wordt genoteerd. Dat is niet klantvriendelijk. Ik nodig u uit om ter plaatse een kijkje te gaan nemen. Men kan op zondag naar het buffet, noch naar het toilet gaan. Dat is

Joos Wauters

voor een station van die omvang ontoelaatbaar. Over smaak valt niet te redetwisten en de inrichting van de stations beantwoordt niet aan ieders voorkeur, maar het buffet van Mechelen heeft helemaal geen stijl.

Mevrouw de minister, welke maatregelen zult u nemen om het stationsbuffet en de toiletten in Mechelen toegankelijk te maken ?

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

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Wauters.

Mechelen was het eerste station op het vasteland. Als Mechelaar zijn we daar fier op.

De **voorzitter** : Mijnheer Somers, de eerste trein die in Mechelen aankwam, vertrok uit Brussel.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat het chauvinisme de geschiedenis hertekent.

Mevrouw de minister, collega's, Mechelen is niet alleen een belangrijk station maar ook een belangrijke overstapplaats. Veel pendelaars, ook niet-Mechelaars nemen er de trein.

De voorbije weken en maanden hebben spoorgebruikers de problematiek van overvolle treinen aangekaart. Treinen vanuit Antwerpen zitten meestal al overvol als ze in het station van Mechelen stoppen. In het verleden werden een aantal maatregelen genomen om deze situatie te verhelpen. Er werden dubbeldektreinen ingezet op de piekuren. Daarmee is echter niet alle leed opgelost.

Mevrouw de minister, beschikt u over exacte cijfers van het aantal pendelaars die dagelijks in Mechelen de trein richting Brussel nemen ? Hoe groot is de totale capaciteit van de treinstellen ? Wat is volgens de NMBS de oorzaak van de overbezetting ? Welke maatregelen zullen worden genomen om dit te verhelpen ? Wanneer ? Mijn laatste vraag over de toestand van het station sluit aan bij die van de heer Wauters.

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

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb me aangesloten bij de twee vorige sprekers niet alleen om het belang van het dossier te beklemtonen maar eveneens om aan te tonen dat deze problematiek niet tot Mechelen beperkt blijft. Heel wat andere Vlaamse stations hebben af te rekenen met overbezette treinen. Veel treinreizigers is een positief punt op voorwaarde dat er geen problemen zijn. Als we er willen voor zorgen dat de nieuwe reizigers niet afhaken, zullen we dringend maatregelen moeten nemen.

Mijn ervaring leert me dat het aantal treinreizigers toeneemt. Dat is een gunstige evolutie voor het openbaar vervoer. Op de piekuren staan de reizigers op de lijn vanuit de Kempen richting Mechelen-Brussel echter reeds vanaf Lier recht. De NMBS speelt onvoldoende in op de noden van de treinreizigers. Ik vermoed dat het technisch perfect mogelijk is een aantal treinstellen toe te voegen. De perrons zijn echter niet lang genoeg. Bovendien rijdt op deze lijn heel wat verouderd materieel.

De reizigers hebben de indruk dat de dubbeldekrituigen worden ingezet op minder drukke lijnen. Als we de nieuwe treinreizigers blijvend voor het spoor willen winnen, moet de NMBS inspanningen doen en de evolutie van het treingebruik op de voet volgen.

Een tweede punt is het probleem van de NMBS-parkings en de parkings in de buurt van de stations. Als we wensen dat nieuwe reizigers worden aangetrokken, dan moet ook op dat vlak een coherent beleid worden gevoerd. Naar aanleiding van het opmaken van een BPA voor de stationsbuurt te Lier pleit ik voor een dergelijk parkeerbeleid.

Mevrouw de minister, wordt er op dit vlak voldoende overleg gepleegd met de steden en de gemeenten ? Is men zich ervan bewust dat ook op dat vlak sprake is van een verzadiging zodat een gebrek aan parkeer-mogelijkheden een rem vormt op het aantrekken van nieuwe reizigers ? Ik voeg deze vragen aan het debat toe omdat ik meen dat de NMBS hieraan te weinig aandacht besteedt ? De vragen van mijn collega's zal ik niet herhalen omdat ik meen dat de vice-eerste minister erop zal antwoorden.

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

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het station van Mechelen kan blijkbaar op veel interesse rekenen. Ik zal de drie leden dan ook een omstandig antwoord geven op hun vragen over de huidige situatie.

Het station van Mechelen is inderdaad een belangrijk verkeersknooppunt. Veel treinen en pendelaars komen er samen om verder naar Brussel te reizen. In 1998 stapten in Mechelen per werkdag gemiddeld 18 500 reizigers op de trein. Daarvan gaan er op het spitsuur ongeveer 7 000 naar Brussel. Hierin zijn de reizigers die in Mechelen overstappen inbegrepen. Om aan de behoeften te voldoen rijden tussen 6.00 uur en 9.00 uur zestien snelle IC-IR-verbindingen van Mechelen naar Brussel. Daarnaast rijden er nog acht L- en P-treinen. De meeste IC-IR-treinen rijden met een maximale samenstelling; de totale capaciteit van de IC-IR-treinen tussen 6.00 uur en 9.00 uur bedraagt ongeveer 14 000 zitplaatsen. De meeste treinen die in Mechelen aankomen, hebben reeds reizigers uit Antwerpen aan boord.

Isabelle Durant

Ik beschik over te veel cijfergegevens in verband met de stiptheid van de treinen om nu allemaal op te sommen. Volgens de NMBS was het regelmatigheidspercentage van de lijnen 25 en 27 bij aankomst in Brussel in oktober 94%. Bij de berekening van dit percentage werden de vertragingen door investeringswerken of overmacht niet geneutraliseerd. Ik zal de cijfers over de vertragingen van elke lijn aan de leden overhandigen.

Sinds eind september is de capaciteit op de lijn Mechelen-Brussel verhoogd dankzij de ontdubbeling van de ICB Amsterdam-Brussel, die Antwerpen-Centraal niet langer aandoet, door de ICN Antwerpen-Centraal-Mechelen-Brussel.

Die trein pendelt de hele dag tussen beide steden met zeven dubbeldekrijtuigen met een capaciteit van meer dan 1 000 plaatsen. Dit betekent per dag een capaciteit van bijna 30 000 plaatsen in beide richtingen.

De eerste levering van nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen is gepland voor midden 2001. Het eerste stel zal bestaan uit één rijtuig van eerste klasse, vier rijtuigen van tweede klasse en één multifunctioneel rijtuig. Om de drie weken zal een nieuw stel worden geleverd. Dit is dus een relatief korte termijn. De nieuwe dubbeldekrijtuigen bestaan uit zes rijtuigen en zullen 758 plaatsen tellen, een verhoging van de capaciteit met bijna 40% tegenover de huidige capaciteit van ongeveer 544 plaatsen. De situatie zal dus verbeteren. In principe zullen de nieuwe M6-dubbeldekrijtuigen kunnen worden ingezet op drukbezette P-treinen voor een langere afstand en op de drukst bezette IC-treinen tijdens de spitsuren. Momenteel wordt nog bestudeerd welke treinen hiervoor het best in aanmerking komen.

Dan kom ik tot de vragen over het station van Mechelen. Ik heb veel kritiek gehoord en ik begrijp dat de situatie niet gunstig is voor het comfort van de reizigers. Het is dan ook een van mijn prioriteiten. Het is duidelijk dat het station van Mechelen grondig moet worden hervormd. De NMBS is een studie gestart met betrekking tot een herschikking van de lokalen. Het is de bedoeling om de lokettenzaal dicht bij de onderdoorgang te plaatsen. Ook zal de infrastructuur voor de reizigers worden gemoderniseerd. De loketten en andere voorzieningen voor de reizigers veranderen van loketten en ook het buffet en de handelszaken zullen ergens anders worden geplaatst.

Het aantal reizigers op zondag volstaat momenteel niet voor een rendabele uitbating van het buffet en de toiletconcessie. De toiletten zijn wel toegankelijk op eenvoudige vraag aan het stationspersoneel. Het onthaal van de NMBS-klanten is een van mijn prioriteiten. In het bijvoegsel aan het beheerscontract van de NMBS zal veel aandacht worden besteed aan het onthaal, de inrichting en de informatie in de stations.

Ook de bezettingscijfers van de lijn Turnhout-Brussel worden nauwkeurig bijgehouden. Deze treinen zijn inderdaad altijd druk bezet, maar ze zijn niet zwaar overbezet. Niettemin overweegt de NMBS om de samenstelling van bepaalde treinen waar nodig uit te breiden. Wat de NMBS-parkings en de parkings in de buurt van de stations betreft, moet rekening worden gehouden met het feit dat de parkings eigendom kunnen zijn van de NMBS, de gemeenten of de gewesten. Elke situatie moet dus apart worden bekeken. Natuurlijk ben ik het ermee eens dat de aanwezigheid van parkings in de buurt van stations zeer belangrijk is om het treingebruik te optimaliseren.

De voorzitter : De heer Joos Wauters heeft het woord.

De heer Joos Wauters (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben het ermee eens dat er een beperking is in de aankomst in Brussel omdat men een hoge snelheid kan halen tussen Mechelen en Brussel. Het gaat echter vaak ook over de frustratie van reizigers die bij het overstappen moeten wachten. Er bestaan daarover statistieken, maar ik wil daarover geen discussie voeren. Men heeft echter het gevoel dat de situatie in november minder goed was dan in oktober.

De minister belooft dat er op termijn inspanningen zullen worden gedaan om het vervoer per spoor aantrekkelijker te maken, om meer capaciteit te krijgen, om modernere voertuigen in te zetten. Dat is een goede zaak, alleen moet er eens worden onderzocht of een en ander niet vlugger kan gebeuren.

Het verheugt mij te horen dat er in het station van Mechelen een herschikking van de loketten komt alsmede een totaal andere inplanting. Alleen heeft de minister hiervoor geen datum naar voren geschoven. Zij zegt wel dat dit bovenaan staat op het lijstje van haar prioriteiten, maar toch had ik graag een concrete datum gehoord. Ik pleit ook voor een tussentijdse oplossing. Ik weet wel dat er drankautomaten zijn. Misschien kunnen de toiletten op zondag open blijven zodat de reizigers er vrij gebruik kunnen van maken, zonder dat ze er moeten voor betalen. Dat is een kleine service die men kan verlenen.

De voorzitter : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer Bart Somers (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben het eens met de opmerking van de heer Wauters over het gebruik van de toiletten.

Ik dank de minister voor haar uitvoerig antwoord. Uit de cijfers die zij ons meedeelt, blijkt dat er wel degelijk inspanningen worden geleverd. Sinds einde september

Bart Somers

is er al heel wat gedaan. Zij belooft dat de inspanningen in 2001 nog zullen worden opgedreven. Dat is belangrijk want uit het fileprobleem tussen Mechelen en Brussel kan worden afgeleid dat er voor die verbinding heel wat potentiële treinreizigers zijn.

Indien men de 30 miljard die nu naar de overname van wegtransportbedrijven zijn gegaan, had aangewend voor investeringen, waren die dubbeldekkers er nu al in Mechelen.

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

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij zullen het parkeerbeleid, het tweede aspect van mijn vraag, op de voet volgen.

Ik verneem van de minister dat er een aanpassing zou komen wat de verlenging van de treinen op de lijnen vanuit de Kempen betreft. Ik verneem dat de dubbel-treinen momenteel alleen op de lijn Antwerpen-Brussel worden ingezet. De minister zegt dat die voertuigen op langere lijnen moeten worden ingezet. In dat geval moeten wij in andere termen gaan denken dan bij het huidige cascadesysteem waar eerst de hoofdassen worden bediend en pas daarna de bijpassen.

Zodoende denk ik dat het moet mogelijk zijn dat wij in de nabije toekomst ook vanuit de Kempen met dubbel-rijtuigen moeten kunnen rijden.

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

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De **voorzitter** : De mondelinge vraag nr. 507 van de heer Hubert Brouns wordt naar een latere datum verschoven.

Question orale de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation de porter un casque de protection" (n° 509)

Mondelinge vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting om een helm te dragen" (nr. 509)

Le **président** : La parole est à M. André Frédéric.

M. André Frédéric (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, ma question porte sur un problème qui se pose dans plusieurs régions et qui a trait à la réglementation concernant le port du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs.

Cette matière est régie par l'arrêté royal du 1er décembre 1975.

La réglementation fait la distinction entre deux classes de cyclomoteurs :

1° les cyclomoteurs de classe A dont la cylindrée n'exède pas 50 cm³ et qui ne dépassent pas la vitesse maximale de 25 km/heure;

2° les cyclomoteurs de classe B dont la cylindrée n'exède pas 50 cm³ et qui ne dépassent pas la vitesse maximale de 40 km/heure.

J'ai souvent constaté que les jeunes considèrent qu'à partir du moment où ils possèdent un cyclomoteur de 25 cm³, ils ne doivent pas porter de casque, partant du principe que le port du casque n'est obligatoire que lorsque leur véhicule a une cylindrée de 50 cm³.

Or, si je me réfère à la réglementation, il suffit que le véhicule dépasse la vitesse de 25 km/heure pour que le port du casque soit obligatoire. Telle en est, en tout cas, mon interprétation.

Pourquoi me suis-je intéressé à ce problème ? Parce que j'ai constaté que les jeunes interprétaient mal la réglementation. De plus, si on se réfère aux chiffres fournis par l'Institut belge de la sécurité routière, on constate que pour 1998, 51 personnes ont trouvé la mort et 762 ont été gravement blessées lors d'accidents où se trouvaient impliqués ce type de cyclomoteurs.

Je voudrais donc vous demander s'il ne serait pas opportun d'organiser une campagne d'information à ce sujet auprès des jeunes, tout en leur rappelant l'intérêt, pour leur sécurité, du port d'un casque de protection.

Cette campagne d'information pourrait également s'accompagner d'actions de la police sur le terrain.

Serait-il possible, madame la ministre, d'envisager des initiatives en la matière afin de protéger les jeunes qui connaissent apparemment mal la réglementation et qui prennent quotidiennement des risques sur nos routes ? Ce genre de mesures pourrait également rassurer bon nombre de parents qui sont souvent démunis face aux arguments de leurs enfants à ce sujet.

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

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, les conducteurs d'un cyclomoteur de classe A, dont la vitesse maximale est limitée à 25km/heure, ne sont effectivement pas tenus de porter un casque.

Pour informer et sensibiliser les jeunes et leurs parents, l'Institut belge pour la sécurité routière dispose d'un kit éducatif destiné à l'enseignement, intitulé "Sans heurt à cyclomoteur" et comportant une vidéo, une brochure et tout un matériel médiatique d'information.

Ce kit est à la disposition de toutes les écoles du secondaire et est régulièrement proposé aux écoles par le biais de mailings et d'un catalogue.

L'IBSR propose également à toutes les écoles un projet éducatif en collaboration avec l'organisation "Les Clefs pour la Jeunesse", comportant également un module sur les cyclomoteurs pour les 15-18 ans.

Enfin, toujours dans le même souci d'information, l'IBSR lancera, l'année prochaine, en collaboration avec les assistants de prévention et de sécurité du ministère de l'Intérieur, un projet pilote visant à sensibiliser une école technique au port du casque, à la lutte contre le gonflage des cyclomoteurs et à la conduite préventive, et ce, via des aspects techniques puisque c'est une école technique qui est concernée. Cette expérience pourrait donc en amener d'autres de manière à sensibiliser les catégories de personnes les plus concernées par les risques que représente la conduite d'un cyclomoteur, à l'intérêt du port du casque et à l'entretien de leur véhicule.

Telles sont les mesures prises en matière d'utilisation idéale et optimale d'un cyclomoteur par le jeune.

Le président : La parole est à M. André Frédéric.

M. André Frédéric (PS) : Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse.

Je vais donc m'adresser à l'IBSR pour qu'il me communique la liste des outils pédagogiques. Je n'en avais jamais entendu parler auparavant. Il serait nécessaire que le public ait connaissance de leur existence.

Pourriez-vous, madame la ministre, me faire part des évaluations qui seront faites en ce qui concerne le projet pilote proposé aux écoles techniques ? Cela nous permettra de déterminer si ce genre d'expérience doit être renouvelé à un niveau plus général.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- *La réunion publique de commission est levée à 18.10 heures.*

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.10 uur.*