

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

09-02-2000

09-02-2000

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

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

Abréviations dans la numérotation des publications :

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

Officiële publicaties uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Inhoud

Woensdag 9 februari 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 114

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "treinvertragingen" (nr. 895)

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

Mondelinge vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de scheiding van de infrastructuur en exploitatie bij de NMBS" (nr. 954)

sprekers : **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente verklaringen van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 955)

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

Mondelinge vraag van de heer Marcel Hendrickx aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat" (nr. 959)

sprekers : **Marcel Hendrickx, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe leveringscontracten voor elektriciteit in hoofde van de NMBS" (nr. 969)

sprekers : **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stopplaats van Ruisbroek op lijn 52" (nr. 973)

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

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het aangekondigde wetsontwerp inzake bedrijfsvervoerplannen" (nr. 974)

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

Sommaire

Mercredi 9 février 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 114

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards des trains" (n° 895)

orateurs : **Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation à la SNCB" (n° 954)

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

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 955)

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

Question orale de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction du tunnel Schuman-Josaphat" (n° 959)

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

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux contrats de fourniture d'électricité à la SNCB" (n° 969)

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

Question orale de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'arrêt de Ruisbroek sur la ligne 52" (n° 973)

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

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dépôt imminent d'un projet de loi sur les plans de transport des entreprises" (n° 974)

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

Mondelinge vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verwerving van een rijbewijs voor landbouwvoertuigen" (nr. 987)

11

sprekers : **Luc Paque, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de registratie van opvarenden van passagiersschepen" (nr. 1010)

12

sprekers : **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een koninklijk besluit houdende een toelage voor informatietaken bij sommige overheidsdiensten" (nr. 1011)

13

sprekers : **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de openingstijden van containerterminals in Antwerpen" (nr. 1012)

14

sprekers : **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande omleiding van de goederentrafielen Gent-Antwerpen via de lijn 54 (Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven)" (nr. 1015)

15

sprekers : **Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorwegbrug van Val Benoît" (nr. 1016)

15

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

Question orale de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obtention du permis de conduire pour les véhicules agricoles" (n° 987)

12

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

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enregistrement de passagers sur les navires transportant des passagers" (n° 1010)

13

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

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un arrêté royal octroyant une prime aux personnes chargées d'une mission d'information au sein de certains services publics" (n° 1011)

14

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

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les heures d'ouverture de dépôts de conteneurs à Anvers" (n° 1012)

15

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la déviation prévue au trafic de marchandises Gand-Anvers via la ligne 54 (Saint-Nicolas-Malines-Louvain)" (n° 1015)

15

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

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le pont ferroviaire de Val Benoît" (n° 1016)

16

orateurs : **Jean-Pierre Grafé, 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 9 FÉVRIER 2000

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.20 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

De **voorzitter** : Mevrouw de vice-eerste minister, mag ik u namens de commissieleden de vraag stellen of u met de trein naar hier bent gekomen, gezien de vertraging die u blijkbaar hebt opgelopen. Ik dring met deze toch aan op meer stiptheid. L'exactitude étant la politesse des rois, elle devrait également être celle des ministres.

- *Voorzitter : de heer Lode Vanoost*

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "treinvertragingen" (nr. 895)

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards des trains" (n° 895)

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben vanmorgen de heer Schouppe ontvangen. Hij heeft ons heel wat meegedeeld over de NMBS. Zo zou volgens hem onder meer het probleem van de vertragingen voor een groot gedeelte opgelost zijn. De heer Schouppe zei dat het al veel beter gaat in vergelijking met de toestanden die zich twee jaar geleden voordeden.

Mevrouw de minister, zoals u weet heb ik u beloofd dat zolang er ernstige vertragingen zijn - wij hebben uiteraard begrip voor bepaalde incidenten - ik u daarover maandelijks aan de tand zou voelen, omdat de vertraging op dit ogenblik een van de grootste euvels is waaraan de

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 9 FEBRUARI 2000

Belgische Spoorwegen leiden, toch zeker gezien vanuit het standpunt van de modale reiziger. Ik heb de pretentie mij een modale reiziger te noemen, vermits ik dagelijks van Gent naar Brussel spoor, meestal tijdens de spitsuren.

Mevrouw de vice-eerste minister, als de heer Schouppe beweert dat het probleem is opgelost, kan hij misschien cijfermatig ergens wel gelijk hebben. Hij zal met statistieken zeker een en ander kunnen aantonen. Doch, de modale reiziger - ik spreek in naam van de treinreizigers waarmee ik praat op de perrons, de ongeduldige mensen die staan te wachten op de perrons van Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pieters of Aalst - heeft een totaal andere ervaring.

Er was een tijd dat de treinen vooral 's avonds vertraging opliepen. Ik heb een van uw voorgangers ooit in een schriftelijke vraag naar een verklaring van dit fenomeen gevraagd. Het antwoord van uw voorganger, gedrukt in het Bulletin van Vragen en Antwoorden, was dat er teveel zelfmoorden waren tijdens de spitsuren. Mocht het niet gedrukt staan, u zou het misschien niet geloven.

Mevrouw de vice-eerste minister, er was een tijd - en dit was niet in de prehistorie of de Middeleeuwen - dat onze treinen op tijd waren en dat men kon bouwen op de klokvastheid van onze spoorwegen. Sinds de spoorwegen beweren klokvast te zijn, is dat helemaal niet meer het geval. Het wordt hoogtijd dat hieraan iets wordt veranderd. Vandaar opnieuw mijn vraag : wat is er inmiddels gebeurd om het probleem van de vertragingen van de spoorwegen aan te pakken ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, deze problematiek ligt ons na aan het hart. Alhoewel ik de reacties terzake van de reizigers begrijp, is de toestand sinds midden december lichtjes verbeterd. Ik deel u een aantal cijfers voor de maand december mee. In december reden 90,2% van de treinen met een maximale vertraging van maximum 5 minuten. Deze

Isabelle Durant

trend zet zich in januari door. Voor de periode van 1 tot en met 23 januari reden 92,9% van de treinen met een maximale vertraging van 5 minuten, steeds zonder neutralisatie. Alhoewel een verbetering merkbaar is, blijft het percentage onrustwekkend en onvoldoende.

In het beheerscontract is bepaald dat maximaal 5% van de treinen een vertraging van meer dan 5 minuten mag hebben. Om het beheerscontract correct na te leven, moet de NMBS 4,8 procentpunten van de huidige vertragingen wegwerken. De NMBS wijt de vertragingen aan incidenten, storingen en de talrijke investeringswerken die in de toekomst voor een meer performante infrastructuur moeten zorgen. De NMBS voert aan dat elk spoorwag in november met dezelfde problemen had af te rekenen. In deze periode van het jaar kent de regelmaat van de treinen een dieptepunt, niet alleen bij ons, maar ook in de ons omringende landen.

De verschillende opvolgingscellen op nationaal en regionaal vlak van de NMBS blijven de regelmaat opvolgen om, indien nodig, bijsturende maatregelen voor te stellen. De NMBS overweegt punctuele bijstellingen van de treindienst.

Mijnheer de voorzitter, collega's, ik beklemtoon dat de situatie onrustwekkend en onvoldoende blijft. Ik ben bereid het verslag inzake de bovenvermelde cijfers van de raad van bestuur van de NMBS aan de heer Van den Eynde te bezorgen.

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, men heeft ons jarenlang voorgehouden dat dit land niet te kampen had met een veiligheidsprobleem maar dat er slechts sprake was van een vermeend gevoel van onveiligheid. Als ik de NMBS moet geloven is er een vermeend gevoel van vertraging. De werkelijkheid is - en blijkbaar is de NMBS daar trots op - dat 90% van de treinen ongeveer 5 minuten vertraging hebben. Men zal zeggen wat is 5 minuten ! Als men een treinverbinding moet halen is 5 minuten veel. Een enkele vertraging is begrijpelijk. Als de maatschappij goed georganiseerd is, rijden de treinen echter op tijd. Ik verwittig u en de NMBS dat ik deze vraag elke maand opnieuw zal stellen tot op het ogenblik dat al de problemen opgelost zijn. Dit is het enige wat ik namens al de NMBS-reizigers kan doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

Mondelinge vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de scheiding van de infrastructuur en exploitatie bij de NMBS" (nr. 954)

Question orale de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation à la SNCB" (n° 954)

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de heer Schouppe heeft onlangs, op een bijeenkomst van de Franse Kamer van Koophandel en Nijverheid in België, een opmerkelijke uitspraak gedaan. Hij zei dat hij, in naam van de NMBS, gekant blijft tegen een scheiding van de infrastructuur en de exploitatie. Het is niet toevallig dat hij deze uitspraak, in navolging van zijn collega van de Franse spoorwegen, op een bijeenkomst van de Franse Kamer van Koophandel doet. Wat het tegenhouden van de liberalisering op Europees niveau betreft, zijn de Fransen de geliefkoosde gesprekspartner van de heer Schouppe. Bij zijn Franse collega's vindt hij medestanders voor zijn protectionisme.

U weet ook dat een Europese richtlijn in een scheiding van infrastructuur en exploitatie voorziet. Binnenkort moeten zowel verlies- en winstrekeningen als balansen worden gescheiden. Een onafhankelijke instantie zou moeten worden belast met de beslissing tot toegang van de infrastructuur. De scheiding van infrastructuur en exploitatie is cruciaal om concurrentie op het Belgisch spoorwag te kunnen toelaten. We zien in het buitenland dat de liberalisering tot een verschuiving van goederenvervoer over de weg naar het spoor heeft geleid. Wanneer we het containervervoer bekijken, merken we dat in Nederland en Duitsland veel meer containers per spoor worden vervoerd. In België, voornamelijk in Antwerpen, ligt het modale aandeel van het containervervoer per spoor bedroevend laag. Op 9 en 10 december heeft de Raad van transportministers de Europese Commissie verzocht om de richtlijn zo snel mogelijk aan te passen en een verplichte boekhoudkundige scheiding door te voeren. Men onderscheidt drie essentiële functies die verplicht moeten worden uitgevoerd door een instantie die onafhankelijk is van de spoorwegen : de capaciteitstoewijzing, heffing van vergoedingen voor gebruik van de infrastructuur en het verlenen van vergunningen. De heer Schouppe gaat met zijn uitspraak regelrecht in tegen een Europese richtlijn en tegen een vraag van de Raad van transportministers.

Wat is het standpunt van onze regering met betrekking tot de markante uitspraak van de heer Schouppe ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het debat over de toekomst van het spoor vordert op Europees niveau en ik blijf aan het Europees debat deelnemen. Ik ben van mening dat België een rol moet spelen in het Europees debat en het niet gewoonweg mag ondergaan.

Isabelle Durant

Vanwege de geografische ligging in het midden van Europa - België is Griekenland of Finland niet - kan ons land het zich niet veroorloven om de ontwikkelingen niet op de voet te volgen. Om tot een duidelijker scheiding te komen tussen beide activiteiten is het noodzakelijk dat afzonderlijk een resultatenrekening en een balans worden opgemaakt. Daarin is voorzien, waardoor de NMBS voldoet aan de minimale voorwaarden die door Europa werden voorgeschreven.

Een verdere organisatorische en eventueel een juridische scheiding worden eveneens toegelaten door de Europese instanties, maar zijn niet verplicht. Elk land kan naargelang de specifieke situatie van zijn spoorwegonderneming de beslissing nemen om verder te gaan dan het minimaal voorgeschreven pakket. Wat nu belangrijk is en waarover we hebben gediscussieerd in de laatste Europese Ministerraad, is een scheiding tussen de functies. Dat betekent niet een juridische scheiding, maar een scheiding tussen de functies exploitatie en infrastructuur. Dit is heel belangrijk om een belangenconflict tussen de twee delen van de activiteit te vermijden.

Het is vooral belangrijk dat de onafhankelijkheid gewaarborgd wordt bij het verlenen van toegang tot het net en bij het toekennen van capaciteit tussen diverse geïnteresseerde partijen. Dat zal de komende jaren natuurlijk nog worden uitgebreid.

De administratie van het vervoer te land, die onafhankelijk opereert van de NMBS, zorgt niet alleen voor de aflevering van het noodzakelijk veiligheidsattest, maar reikt ook de vergunningen voor spoorwegexploitatie uit aan de gegadigden. De administratie waakt er tevens over dat de toewijzing van spoorwegcapaciteit op een neutrale en correcte wijze gebeurt. Dat is de huidige situatie.

Het debat zal worden voortgezet op Europees niveau; ik wil absoluut aan dit debat deelnemen en niet wachten op beslissingen van anderen. De scheiding tussen exploitatie en infrastructuur op het niveau van juridische entiteit is momenteel niet absoluut noodzakelijk, maar ik denk dat de ze heel belangrijk is voor de toekomst. Wij ontvangen op dit ogenblik niet veel vragen van andere operators om op het Belgische net te rijden, maar de vraag zal toenemen, vooral als het netwerk waarover nu beslist is in realiteit zal worden omgezet. Op dat moment zullen we wel veel aandacht besteden aan de scheiding van exploitatie en infrastructuur, niet noodzakelijk op het juridische vlak, maar toch op het praktische vlak om geen belangenconflicten te creëren.

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat mevrouw de minister zich, wat de toekomst betreft, distantieert van de uitspraak van de heer Schouppe. Ik denk dat het terecht is dat onze

regering de Europese ontwikkelingen in verband met de scheiding tussen infrastructuur en exploitatie volgt, rekening houdend met een verhoogde concurrentie wat het goederenvervoer per spoor betreft.

Mevrouw de minister, het bevorderen van het goederen-transport per spoor ligt u, net zoals ons, na aan het hart en daarvoor is die scheiding een noodzakelijke voorwaarde.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 955)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente verklaringen van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 955)

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, au cours de l'émission "Matin Première" diffusée sur la RTBF le lundi 31 janvier dernier - ma question aurait toutefois été la même s'il s'était agi de la VRT -, M. Schouppe, administrateur délégué de la SNCB, a déclaré ceci :

"La première mission de la SNCB est le transport inter-régional longue distance et le transport international. Le transport régional est un supplément par rapport à cette mission de base. Le transport régional et local est en fait la mission des sociétés régionales de transport - les TEC, STIB, etc."

En faisant cette déclaration, il établit clairement une hiérarchie des missions et une répartition des compétences très innovante. En effet, le contrat de gestion actuel de la SNCB ne prévoit pas cette distinction. Il stipule que "la première mission de service public impartie à la SNCB est le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains de service ordinaire, en ce compris la maintenance du matériel roulant y affecté".

En conséquence, je souhaiterais, madame la ministre, que vous répondiez de façon claire et non équivoque aux trois questions suivantes :

1. Comment interprétez-vous la notion de "service ordinaire" reprise au cahier des charges ?
2. Considérez-vous que le transport régional est un supplément par rapport à d'autres missions de service public de la SNCB, tel que cela a été déclaré à la RTBF ?
3. Partagez-vous cette nouvelle hiérarchie déclarée pour les missions de service public ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, cher collègue, la mission de la SNCB, vous l'avez rappelé, est définie dans ses statuts qui stipulent, à l'article 2, que la société a pour objet le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer.

Le contrat de gestion précise les missions de service public - vous les avez également rappelées -, soit le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains de service ordinaire (article 3). Les articles 9 et suivants indiquent clairement le double rôle de la SNCB, à savoir le transport inter-villes et le transport local, sans hiérarchie entre ces deux concepts. Des obligations de la SNCB spécifiques à chacune de ces deux missions sont d'ailleurs expressément mentionnées dans le contrat de gestion.

Je ne partage donc absolument pas l'opinion de l'administrateur général de la SNCB telle qu'il l'a exprimée sur les antennes de la RTBF en disant que cette première mission serait le transport inter-régional longue distance et international. Le transport régional serait, selon lui, une sorte de supplément à la mission de base. Je ne partage pas du tout ce point de vue et je m'en tiens aux définitions contenues dans les statuts d'une part et dans le contrat de gestion d'autre part. Il n'y a donc aucune hiérarchie entre les missions de la SNCB.

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Madame la ministre, vous dites qu'il n'y a pas de hiérarchie, mais je constate que c'est un revirement par rapport à votre note de politique générale pour l'année 2000 dans laquelle vous vous étiez surtout exprimée en termes de développement du service international en laissant nettement de côté les lignes de proximité. Je me réjouis de votre réponse d'aujourd'hui.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Je suis ravie que vous vous réjouissiez de ma réponse, mais je ne vois pas très bien quelle interprétation vous faites de ma note de politique générale. En effet, celle-ci met bien en évidence la nécessité d'un réseau intérieur amplifié et de meilleure qualité. Je ne comprends pas que vous mettiez, dans mes intentions, un accent tout particulier sur l'international. Ma seule préoccupation à ce niveau est que les chantiers internationaux soient menés à leur fin, entre autres en ce qui concerne le tracé TGV de frontière à frontière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Marcel Hendrickx aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat" (nr. 959)

Question orale de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la construction du tunnel Schuman-Josaphat" (n° 959)

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is nogal ongewoon dat iemand uit het noorden van het land een vraag stelt over een typisch Brusselse aangelegenheid, maar ik meen dat dit dossier een van de weinige in België is waarvoor achteraf geen compensaties nodig zijn. Door de aanleg van deze tunnel worden zowel het noorden als het zuiden van het land - en ook het oosten en het westen - voor een deel bediend.

Mevrouw de minister, de belangrijkste bestemmingszones in de Brusselse agglomeratie zijn de noord-zuidverbinding en het complex Schuman-Leopoldswijk, de Brusselse Europawijk genoemd. In deze wijk ontplooiën zich tal van activiteiten en is een sterk toeneemende werkgelegenheid merkbaar. Er is een trend om Brussel te verlaten en om meer naar het oosten van de hoofdstad uit te wijken. Er is dus een belangrijk groeipotentieel voor het pendelverkeer per trein. Het is dus normaal dat de NMBS hierop wil inspelen.

Het marktaandeel van de NMBS voor pendelaars van buiten de Brusselse regio is groter voor de noord-zuidverbinding dan voor de bestemming van de Europese wijk. De noord-zuidverbinding wordt immers bediend door de rechtstreekse treinen van het hele net. De stations Leopoldswijk en Schuman daarentegen worden hoofdzakelijk bediend door lijn 161.

Steeds meer deskundigen pleiten dan ook voor de aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat. Hierdoor zou tegemoet gekomen worden aan de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer. De tunnel creëert een nieuwe noord-zuidreisweg door Brussel in de vorm van een omleidingslijn die het oostelijk gedeelte van de hoofdstad bedient. De tunnel integreert ook de belangrijke aansluitingspolen van GEN/GEN of IC/IR/GEN.

Het project past ook in de optiek van de intensieve GEN-bediening tijdens de piekperiode en de belangrijke activiteitspolen ten noorden en ten zuiden van lijn 26 worden met elkaar verbonden. Momenteel zijn tijdens de piekuren de zes sporen van de noord-zuidverbinding verzadigd. Dankzij de tunnel kan de noord-zuidverbinding voor een deel ontlast worden. Hierbij worden ontzettend veel diensten bewezen aan de rest van het land.

De aanleg van deze tunnel, de vierde koker van de noord-zuidverbinding, maakt het mogelijk om de capaciteit van de noord-zuidverbindingen met ongeveer 25% te

Marcel Hendrickx

verhogen. Er kunnen bovendien tijdwinsten van 10 tot 20 minuten geboekt worden. De P-trein Mechelen-Schuman, bijvoorbeeld, rijdt 37 minuten via Etterbeek en slechts 16 minuten als de tunnel er zou zijn.

Ik weet dat de NMBS voorstander is van deze verbinding. Ik zou dan ook willen weten of u, mevrouw de minister, en de regering daar ook voorstander van zijn. Wat zou de timing zijn voor de uitvoering, enerzijds volgens de NMBS en, anderzijds, volgens de regering ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega, zoals u zei verdedigt de NMBS het plan voor de Schuman-Josaphattunnel. Het is op dit moment enkel een plan van de NMBS. U bent bezorgd om de verbetering van de bediening van de lijn 161 Namen-Brussel. Deze verbetering vereist verscheidene werken. Het Watermaal-Josaphat-baanvak moet op vier sporen worden gebracht. Het Ottignies-Watermaal-baanvak en de Josaphattunnel moeten op drie of vier sporen worden gebracht. In het verlengde van de vroegere beslissingen geef ik de voorkeur aan de realisatie van het Watermaal-Josaphatbaanvak, om volgende redenen.

Ten eerste, het gaat om het baanvak waar de lijnen 26 en 161 samenkomen en waar de capaciteitsproblemen het meest kritiek zijn. Ten tweede, het op vier sporen brengen van dit baanvak zal een merkbare verbetering van de bediening teweegbrengen vanaf de aangrenzende lijnen die afkomstig zijn uit Ottignies-Namen en via lijn 26 uit de richting Charleroi-Bergen-Halle-Doornik-Geraardsbergen. Ten derde, dit werk is al het voorwerp van een stedenbouwkundige vergunning. Een aanvraag zal binnenkort worden ingediend. Ten vierde, het is veruit de minst dure oplossing, geschat op 1,2 miljard frank, tegenover ongeveer 7 miljard frank voor de tunnel. Ten slotte, dit project is al voorwerp van een begrotingsdotatie in het investeringsplan van de NMBS voor 1996-2005 en levert dus geen financieringsprobleem op, in tegenstelling tot de andere mogelijke oplossingen.

De relevantie van een capaciteitsverhoging tussen Schuman en Josaphat houdt verband met de hoger gelegen capaciteit tussen Ottignies en Watermaal. De bouw van de tunnel zal bijgevolg kunnen worden aangevat zodra al de waarborgen voor

een globale oplossing voor de lijn worden geboden. Aangezien het verkrijgen van bouwvergunningen afhangt van de Gewestelijke overheden twijfel ik er niet aan dat zij de nodige ijver aan de dag zullen leggen, zoals bepaald in de ICVI van 30 maart 1999.

Ik ben niet tegen dit voorstel gekant maar ben van mening dat er andere prioritaire investeringen zijn. Van de bouw van een tunnel zal slechts sprake zijn als wij de zekerheid hebben dat er een echte nood is inzake capaciteit.

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mevrouw de minister, het is niet omdat men dat project in 1996 heeft ingeschreven in een begroting dat men nu nog die visie moet aankleven. Ik meen dat de ontwikkeling van de Europese dermate groot is, dat dit project voorrang zou moeten krijgen. Wij staan met die mening niet alleen. Ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat de plaatselijke problematiek goed kent, is voorstander van deze ontwikkeling.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe leveringscontracten voor elektriciteit in hoofde van de NMBS" (nr. 969)

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux contrats de fourniture d'électricité à la SNCB" (n° 969)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de NMBS zal als één van de eerste bedrijven in België voordeel halen uit de gedeeltelijke vrijmaking en liberalisering van de elektriciteitsmarkt.

In dat verband worden in het regeerakkoord twee grote doelstellingen nagestreefd, namelijk dat de elektriciteit voor iedereen goedkoper wordt en dat in ons land meer zogenaamde groene elektriciteit wordt geproduceerd.

Voor de eerste keer zal de NMBS vrij kunnen onderhandelen omtrent het elektriciteitscontract.

Minister Stevaert van de Vlaamse regering liet reeds een decreet opstellen waarin wordt bepaald dat de producenten binnen een termijn van enkele jaren 3% groene stroom op het net moeten brengen. In vergelijking met andere Europese landen is het misschien een kleine stap, maar toch is het een belangrijke aanzet.

Misschien bestaat er terzake niet meteen een verband met de NMBS, al mag men uiteraard niet vergeten dat deze maatschappij ongeveer 1,3 miljard kilowatt/uur elektriciteit verbruikt, wat vergelijkbaar is met het totaal huishoudelijk verbruik van de grootste stad in Vlaanderen, namelijk Antwerpen.

Mevrouw de minister, in welke mate kan de NMBS contractueel, of wil de NMBS - maar dat is een ander probleem - eventueel het percentage groene stroom als één van de toewijzingscriteria of als één van de onderhandelingscriteria hanteren, wanneer met binnenlandse of buitenlandse leveranciers zal worden onderhandeld over het elektriciteitscontract ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de Vlaamse regering heeft een ontwerp van decreet uitgewerkt inzake de verdeling van groene elektriciteit, een aangelegenheid waarvoor zij inderdaad bevoegd is.

De federale overheid werkt aan de herstructurering van de organisatie van de elektriciteitsproductie. Zij zal rekening houden met ecologische argumenten. Dit dossier wordt opgevolgd door staatssecretaris Deleuze. In beide gevallen zijn de beslissingsprocedures nog niet beëindigd.

De NMBS is een zeer belangrijke klant van de elektriciteitsproducenten en -verdelers. Ik veronderstel dat de NMBS inzake elektriciteitsleveringen geen principiële bezwaren heeft tegen ecologische argumenten en bereid is groene elektriciteit aan te kopen op voorwaarde dat de contractvoorwaarden gelijkaardig of gunstiger zijn. Op dit ogenblik is het voorbarig zich uit te spreken over de doelstellingen van de NMBS terzake. De vraag van de heer Schalck is, mijns inziens, zeer terecht. Ik zal samen met de heer Deleuze deze problematiek opvolgen en de NMBS terzake aanmoedigen.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister verheugt me. De NMBS onderzoekt op dit ogenblik mogelijke toekomstige leveringen. Het is belangrijk dat we een gezamenlijk standpunt innemen en de NMBS diets maken dat in dossiers van dergelijke omvang én met een grote milieugevoeligheid er andere criteria bestaan dan de prijs.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stopplaats van Ruisbroek op lijn 52" (nr. 973)

Question orale de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'arrêt de Ruisbroek sur la ligne 52" (n° 973)

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, spoorlijn 52 is lange tijd onderbroken geweest. U weet dat wij ervoor geijverd hebben om ze terug in dienst te krijgen, tot Puurs en verder naar Dendermonde. Vóór de onderbreking, die achttien jaar geduurd heeft, was er een station in Ruisbroek-Sauvegarde. Ik woon daar niet zo ver af en ik heb dat station daar steeds geweten. Het was duidelijk een succes. Intussen kwamen er in de deelgemeente Ruisbroek bijkomende wijken en is de bevolking gegroeid. Ook de bereikbaarheid van de naburige ge-

meente Willebroek en de kernen Eikevliet en Windham is nogal geconcentreerd op het vroegere station van Ruisbroek. Toen bleek dat men hier geen stopplaats zou aanleggen, hebben wij actie gevoerd en handtekeningen verzameld. Met die handtekeningen zijn wij naar de heer Schouppe gegaan. Hij was ervan overtuigd dat wij het bij het rechte eind hadden. Hij zei dat hij niet kon voorspellen of lijn 52 een succes zou worden, maar als dat het geval was zou de stopplaats opnieuw worden geopend. Hij zei verder dat hij alvast het initiatief zou nemen om een onderzoek over die stopplaats te doen. Men moest trouwens voor de hele lijn 52 bekijken welke bijkomende stopplaatsen er konden komen. Voor ons is dat een goede zaak omdat wij hier altijd voor geijverd hebben. De heer Schouppe stond dus zeer positief tegenover ons voorstel. Uw voorganger, de heer Daerden, zei dat hij dit zou bekijken en dat hij het ermee eens was als de heer Schouppe dit wou. De heer Schouppe heeft de studie vervolgens ook besteld. Ik heb goede contacten onderhouden in verband met het opvolgen van die studie. Ik meen dat ze intussen zowat klaar moet zijn.

Mevrouw de minister, is deze studie effectief afgerond ? Wat zijn de resultaten van dit onderzoek ? Welke opties neemt u in aanmerking ? Wanneer wordt de stopplaats in Ruisbroek ingericht ? Welke werkzaamheden dienen er uitgevoerd te worden ? Tegen welke datum zullen de werkzaamheden afgerond zijn ? Een van de belangrijkste elementen in deze zaak is het succes van de lijn. Wat zijn de meest recente cijfers van de tellingen die aan het station van Puurs werden gedaan ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Wauters, om een objectieve keuze te kunnen maken tussen Schelle en Ruisbroek-Sauvegarde, heeft de NMBS een studiebureau de opdracht gegeven om het potentieel aan reizigers voor beide stopplaatsen op te meten. Deze studie heeft weliswaar vertraging opgelopen, maar volgens de NMBS wordt ze nu afgerond. Doch, ik weet niet op welke precieze datum de resultaten van die studie zullen worden meegedeeld.

Het directiecomité van de NMBS zal op basis van het resultaat van de studie een keuze maken. De nodige werkzaamheden voor de aanleg van een nieuwe stopplaats werden voor beide mogelijkheden geïnventariseerd. Zodra de keuze gemaakt is, zal de NMBS de betrokken stopplaats zo snel mogelijk openen.

De telling van oktober 1998 toonde voor het station Puurs een fikse stijging van het gemiddeld aantal instappende reizigers per werkdag. De cijfers van oktober 1999 zijn nog niet beschikbaar. Ik ben dus van mening dat uw vraag voor de heropening van de stopplaats Ruisbroek-Sauvegarde moet worden gesteund, vermits de cijfers van de NMBS voor lijn 52 lijken aan te tonen dat deze stopplaats een mooi potentieel aan instappende reizigers kent.

Isabelle Durant

U vraagt naar een precieze datum. Ik kan u die nog niet meedelen omdat aan de hand van deze resultaten een keuze moet worden gemaakt. Ik zal erop aandringen dat de resultaten ons zo vlug mogelijk worden meegedeeld, om inzake de stopplaatsen zo vlug mogelijk een goede beslissing te kunnen nemen.

De heer **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO) : Mevrouw de minister, ik merk dat u inderdaad de stopplaats Ruisbroek-Sauvegarde te Puurs ondersteunt. Volgens de elementen waarover u beschikt lijkt uw voorkeur naar deze stopplaats uit te gaan. Het is wel jammer dat de cijfers van oktober 1999 nog niet bekend zijn, want wij zijn toch al februari 2000. Volgens mij is deze stopplaats nog altijd een succes.

Mevrouw de minister, wij worden al te dikwijls geconfronteerd met vertragingen in de NMBS. Het is te hopen dat dit dossier eens geen vertraging oploopt, maar dat snel beslissingen kunnen worden genomen. Ik ben er zeker van dat terzake een goede beslissing, door u ondersteund, zal worden genomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le dépôt imminent d'un projet de loi sur les plans de transport des entreprises" (n° 974)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het aangekondigde wetsontwerp inzake bedrijfsvervoerplannen" (nr. 974)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, nous nous étions réjouis, lors de la séance plénière de la Chambre du 22 décembre dernier lorsque vous nous avez fait la déclaration formelle suivante au sujet du plan de transport des entreprises. Je cite la page 19 du compte rendu analytique : "quant aux plans de transport des entreprises, le texte sera déposé au parlement en janvier prochain".

Le mois de janvier est échu depuis un certain temps et le plan de transport des entreprises n'est toujours pas déposé.

Nous devons donc constater que votre promesse formelle n'a pas été tenue. Je souhaiterais en connaître les raisons.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, monsieur Grafé, effectivement, le gouvernement n'a pas jugé opportun de relever de caducité la proposition de loi favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transport d'entreprises.

Lors d'une première discussion et en fonction des nombreux contacts pris au sujet de cette problématique depuis cette décision, différents éléments sont apparus expliquant la raison de ce retard.

Il s'avère, tant de ces contacts que des expériences menées en Flandre à un niveau plus local ou encore à l'étranger, que, quand à leur acceptabilité, leur faisabilité ou leur efficacité, la majorité des plans de transport n'en sont restés qu'au stade de la planification et ne connaissent pas toujours, pas du tout ou peu de suivi réel, c'est-à-dire une diminution effective du transport par route.

En ce qui concerne l'évaluation qualitative, il semble également que les acteurs s'accordent à relativiser assez fortement les effets des plans de transport des entreprises tels que prévus. En l'occurrence, l'expérience du "aktie programma bedrijfsvervoer plan" en région flamande a démontré que l'investissement financier en temps et en énergie n'a pas toujours eu les effets ou les bénéfices escomptés, à savoir la modification de comportement ou le changement modal.

Du point de vue qualitatif, la mise en place de plans de transports d'entreprises peut également être obtenue sans engendrer de coûts trop lourds pour celles-ci. Par ailleurs, la réalisation d'un plan selon la méthodologie édictée par la proposition de loi n'est pas nécessairement garante des effets visés.

En outre, d'une recherche effectuée par le SFTC (Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles), menée conjointement par "Langzaam verkeer", l'Institut wallon et l'Université de Liège, il apparaît que les protagonistes concernés par la problématique sont quasi unanimement favorables à l'établissement des plans de transport, mais ces acteurs insistent sur la nécessité d'accompagner une telle mesure par des incitants fiscaux de différents types et à différents niveaux, comme l'existence d'une prime de mobilité, la question de la déductibilité des frais, la favorisation de l'utilisation du vélo, du transport en commun, du car pooling, etc...

De tous ces contacts et évaluations, il ressort, eu égard au champ d'application, qu'une mesure fédérale, quelle qu'elle soit, doit nécessairement s'accompagner d'une coordination des mesures existantes ou prévues au niveau régional, communal ou même provincial.

Enfin, quant au rôle des pouvoirs publics, il s'avère également de tous les contacts, études et bilans des expériences menées que ce contact avec les pouvoirs publics concerne autant la sensibilisation que le soutien logistique, la subvention, la coordination ou l'exercice de contrôles divers, voire de sanctions.

Isabelle Durant

Partant de ces nombreux constats, l'objectif du gouvernement est donc de donner davantage d'ampleur à une proposition "Plans de transports d'entreprises", soutenue d'ailleurs par les écologistes - et nous n'étions pas seuls à l'époque -, en la soumettant, entre autres, à l'avis des partenaires sociaux au sein de la concertation sociale à laquelle le gouvernement participe régulièrement.

Si on veut éviter que l'initiative en matière de déplacement domicile/travail ne se résume à l'élaboration d'un plan pro forma, dont l'application et les effets s'avèreraient peut-être faibles ou impossibles à vérifier dans la pratique, il est, en effet, très important d'intéresser, de consulter l'ensemble des acteurs concernés par ces mesures : entreprises et travailleurs.

De même, il nous semble fondamental de comprendre que, si on veut élaborer ce type de plan de transport d'entreprises, ce dernier doit être accompagné d'une réflexion sur la fiscalité automobile qui a, jusqu'à présent, favorisé trop souvent l'utilisation de la voiture particulière dans les déplacements du domicile au lieu de travail, au détriment d'autres modes de transport.

C'est donc avec cet objectif et en rendant la discussion plus ouverte que le Conseil des ministres a pris la décision, en sa séance du 27 janvier dernier, de mettre en place, sous mes auspices, un groupe de travail intercabinets, composé des représentants du vice-premier ministre mais également des représentants des ministres des Classes moyennes et des Finances, de manière à avoir une réflexion conjointe sur les déplacements domicile-travail. Nous pourrions ainsi élaborer ou modifier des mesures fiscales qui pourraient être incitatives et accompagner ce type de plan.

Ce travail commencera dans les semaines qui viennent et il aboutira à une proposition au gouvernement. Un avant-projet sera soumis pour consultation aux partenaires sociaux de manière à ce que nous puissions prendre en compte le mieux possible les attentes tant des syndicats que des organisations patronales. Le projet qui sera déposé aura ainsi un maximum de chances d'être compris et surtout d'être appliqué.

Voilà donc l'explication de ce retard. Aucun texte n'a encore été déposé officiellement, mais cela ne signifie pas qu'on n'y travaille pas. Le travail se fait dans une logique d'élargissement de la problématique afin de permettre au projet de remplir un objectif assez ambitieux.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Madame la ministre, après avoir fait une déclaration formelle et fracassante à la Chambre disant que ce projet allait être déposé dans le courant du mois, vous constatez aujourd'hui qu'il y a lieu de réfléchir, de s'informer et de consulter. Vous auriez pu réfléchir avant de faire cette déclaration. Vous entrez dans le club de M. Van Acker : "J'agis puis je réfléchis".

Vous tombez d'un excès de confiance dans un excès de prudence qui avoisine l'immobilisme. Le communiqué du gouvernement du 27 janvier auquel vous venez de faire allusion dit : "Nous avons décidé que les différents éléments d'un projet (il ne s'agit même pas d'un projet mais seulement de différents éléments) de plan d'entreprises, seront soumis à un groupe de travail inter-cabinets (qui n'est pas encore en fonction) et que les partenaires sociaux seront informés du souhait du gouvernement de les consulter". On va donc les informer qu'on souhaite les consulter. Tout cela est très beau mais je constate une fois de plus qu'on va commencer à réfléchir, à s'informer, après avoir fait une effet d'annonce spectaculaire.

Je crois, madame la ministre, que vous entamez un chemin de croix et que vous n'êtes pas encore arrivée à la première station. J'espère néanmoins que vous allez accélérer les contacts et que les décisions seront prises au plus tôt car il s'agit d'un excellent projet que les entreprises et le monde social attendent.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obtention du permis de conduire pour les véhicules agricoles" (n° 987)

Mondelinge vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verwerving van een rijbewijs voor landbouwvoertuigen" (nr. 987)

M. Luc Paque (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, à l'heure actuelle, plusieurs critères déterminent la conduite avec ou sans permis des véhicules agricoles : il s'agit de l'âge du conducteur, du type de distance parcourue, de la masse maximale autorisée et de la vitesse de l'engin agricole autorisée.

La détermination de ces critères fait de la Belgique un des pays où la réglementation relative à la conduite d'engins agricoles est particulièrement complexe. En effet, l'âge minimum de 16 ans ne concerne que les conducteurs de tracteurs agricoles pour autant que la masse maximale autorisée du tracteur ou de l'ensemble du tracteur plus sa remorque ne dépasse pas 7 500 kg et que le déplacement se limite au trajet de la ferme au champ. La conduite des autres engins est autorisée quel que soit le trajet, sous réserve que cette masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 500 kg. Lorsqu'elle dépasse ce seuil, le conducteur doit, dans tous les cas, être âgé d'au moins 21 ans.

Luc Paque

Par ailleurs, en vertu d'un arrêté royal de mars 1998, tous les conducteurs de véhicules agricoles nés après le 1er octobre 1982 devront être titulaires d'un permis de conduire pour effectuer des déplacements en dehors du trajet de la ferme au champ. C'est ainsi que les jeunes de plus de 18 ans qui désirent conduire des tracteurs d'une masse maximale de moins de 7 500 kg en dehors du trajet ferme-champ, ainsi que les jeunes de plus de 21 ans qui veulent conduire tous les types d'engins de plus de 7 500 kg, devront passer un examen de type C ou de type C + E.

Madame la ministre, j'ai trois questions à vous poser. Premièrement, limiter l'âge du permis de conduire pour les charrois d'une masse maximale autorisée de plus de 7 500 kg à 21 ans, n'est-ce pas trop restrictif ? Ne trouvez-vous pas que cette limite peut entraver la reprise d'une exploitation ou l'engagement dans une exploitation ?

Deuxièmement, la Belgique est un des rares pays de l'Union européenne à exiger un permis de type camion pour la conduite de matériel agricole. Ne serait-il dès lors pas préférable d'organiser un permis de conduire spécifique pour les tracteurs et engins agricoles ?

Troisièmement, vu l'évolution des conditions techniques de ces engins agricoles, considérez-vous que le critère de masse autorisée limitée à 7 500 kg se justifie encore à l'heure actuelle, dès lors que l'ensemble du charroi agricole atteint, voire dépasse très souvent, ce tonnage ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je ne suis pas opposée à la révision des dispositions relatives à la limite de la masse maximale autorisée pour la conduite d'un tracteur agricole à partir de 16 ans. J'ai d'ailleurs été interpellée sur cette question, dans le courant du mois d'octobre, notamment par les UPA.

Pour tenter de rencontrer les préoccupations du monde agricole, que je comprends, je me suis référée aux législations ou réglementations en vigueur dans les pays voisins. J'ai ici la liste de l'ensemble de ces dispositions. En France, c'est avant tout la largeur du véhicule qui détermine l'âge, la masse et le type de permis autorisé. En Hollande, le monde agricole organise une formation, dans le cadre des contrats d'apprentissage, à l'issue de laquelle est remis un permis (een trekkersbewijs) autorisant la conduite de ces véhicules. En Allemagne, cela dépend de la vitesse autorisée et possible. Jusqu'à 32km/heure, il n'y a pas de disposition particulière. Au Luxembourg, cela dépend de la distance par rapport à la ferme. Il y a donc une série de critères très différents.

Après analyse, ou en tout cas prise de connaissance de ces différentes législations, je suis plutôt partisane de l'organisation d'une formation adéquate donnant accès au permis de conduire pour les véhicules agricoles.

Néanmoins, à l'occasion de l'interpellation par les UPA, je me suis tournée vers l'administration puisqu'il s'agit d'un dossier relativement ancien. Se référant à une directive européenne, elle s'est montrée a priori assez réticente à revoir les dispositions en vigueur. Je lui ai demandé de me donner les raisons de cette réticence. Elle se dit ouverte à investiguer sur base des études et des dispositions existant dans d'autres pays.

Au stade actuel, dans un souci d'écoute du monde agricole, je m'engage à ce que les dispositions en vigueur dans notre pays fassent l'objet d'une étude tout comme celles des pays limitrophes. Après des analyses approfondies, nous procéderons, si cela s'avère nécessaire, à une modification des dispositions.

Selon moi, s'il fallait procéder à des modifications, deux critères me semblent très importants :

1° la sécurité. La conduite de ce genre de véhicule ne doit être accordée que si les garanties maximales de sécurité sont réunies;

2° les questions liées à la législation du travail des mineurs doit également faire l'objet d'une attention particulière.

L'administration discute actuellement de cette question. Et je répète que pour ma part, je ne suis pas opposée à une éventuelle modification. Mais si c'était le cas, les paramètres que je viens de citer devraient être pris en compte.

M. Luc Paque (PSC) : Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

Je la remercie d'avance de bien vouloir mener ce dossier à bien le plus rapidement possible, ce en concertation avec les différents milieux concernés.

Il s'agit, en effet, d'un problème important pour le monde agricole lorsque l'on sait qu'au 1er octobre 2000, certains jeunes agriculteurs âgés de 18 à 21 ans pourraient se voir dans l'impossibilité de conduire leur matériel. Il est donc nécessaire de s'atteler à la tâche le plus rapidement possible afin de pouvoir adapter la réglementation en vigueur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de registratie van opvarenden van passagiersschepen" (nr. 1010)

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enregistrement de passagers sur les navires transportant des passagers" (n° 1010)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 29 december 1999 werd er een koninklijk besluit gepubliceerd. Er werden rond die tijd trouwens nogal wat koninklijke besluiten gepubliceerd, heb ik gemerkt. Een daarvan betreft de omzetting van een Europese richtlijn. Ik stel vast dat daarvoor nogal ruim de tijd werd genomen, maar nu is dit in een stroomversnelling geraakt. Dit koninklijk besluit bepaalt dat aan boord van al wat zeewaardig is en dat meer dan twaalf passagiers kan vervoeren, verplicht de persoonsgegevens moeten worden bijgehouden. Uiteraard heb ik geen enkel bezwaar tegen deze richtlijn. Het is zelfs een goede richtlijn. Een van de bepalingen luidt dat men ook moet beschikken over een lijst van passagiers die speciale zorg zouden behoeven in noodsituaties. Dit komt echter nogal plots uit de lucht gevallen. Ik zou dan ook graag weten of het klopt dat enkele maatschappijen daarmee wat problemen hadden. Men haalt immers aan dat er weinig of geen overleg is geweest. En was overleg met de actoren op elk terrein juist niet een van de prioriteiten van de huidige regering ? Dat is de essentie van mijn vraag.

Mevrouw de minister, welke procedure werd hierin gevolgd ? Is hier reeds een evaluatie gemaakt ? Wordt dit goed opgevolgd ? Zijn er vrijstellingen aangevraagd ? Ik heb namelijk begrepen dat de grote maatschappijen hierop reeds waren voorzien en, zeer terecht, reeds over een vorm van registratie beschikten.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, in verband met de registratie van opvarenden van passagiersschepen kan ik u meedelen dat bij het ontstaan van het eerste voorstel van de richtlijn geregeld overleg werd gepleegd met de betrokken Belgische rederijen. De rederij RMT heeft zelfs haar eigen experts aan de voorbereidende vergaderingen laten deelnemen. Momenteel zijn er geen Belgische rederijen die het betrokken passagiersvervoer verzorgen.

Gelet op de laattijdige publicatie van het desbetreffend koninklijk besluit heb ik opdracht gegeven om de toepassing ervan met de nodige omzichtigheid te controleren zonder uiteraard enige afbreuk te doen aan de veiligheidsregels.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel vast dat u een soepele houding aanneemt maar dat u toch zal blijven toekijken. Er zijn jammer genoeg geen Belgische rederijen meer, maar u heeft volgens mij nog steeds de bevoegdheid om alle schepen te controleren die in onze havens aanmeren. Uw antwoord schenkt mij voldoening.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een koninklijk besluit houdende een toelage voor informatietaken bij sommige overheidsdiensten" (nr. 1011)

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un arrêté royal octroyant une prime aux personnes chargées d'une mission d'information au sein de certains services publics" (n° 1011)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit koninklijk besluit dateert van 6 september 1998 en valt dus zeker niet onder de verantwoordelijkheid van de huidige minister. Anderzijds is het zo dat dit koninklijk besluit de toekenning regelt van een toelage aan personeelsleden belast met informatietaken bij overheidsdiensten. Blijkbaar worden niet alle overheidsdiensten op dezelfde wijze behandeld, want er werden er enkele -toevallig ? - vergeten. De grootste overheidsdienst die niet wordt genoemd, is de NMBS. Hierover is bij de NMBS ongenoegen gerezen. De NMBS was, zoals de Post, oorspronkelijk inderdaad niet in de lijst opgenomen, maar nadien werden er binnen de Post wel toelagen toegekend en bij de NMBS niet ! Daar is dus duidelijk een willekeurige beslissing genomen.

Over deze materie wordt of werd reeds geruime tijd onderhandeld met de top van de NMBS. De vakbonden hebben zich er toe verbonden om die toelagen ook voor het personeel van de NMBS af te dwingen. Volgens mijn informatie ageren de vakbonden echter op een meer gematigd wijze, nu een afspraak is gemaakt om het aantal stakingen wat terug te dringen. Het imago van de NMBS zal voorrang krijgen, wat een zeer gunstige evolutie is, maar wat toch niet wil zeggen dat de vraag van het personeel van de NMBS nu opeens niet verder meer moet worden onderzocht ?

Ik ben er mij van bewust, mevrouw de minister, dat het niet uw verantwoordelijkheid is en dat ik u terzake niet hoeft te bekritisieren, maar vindt u het niet gepast dat dit punt terug op de agenda wordt gezet en besproken ?

Het personeel bij de overheidsdiensten zou op eenzelfde wijze moeten worden behandeld, hoewel niet alle overheidsdiensten over dezelfde kam kunnen worden geschoren. Eigenlijk ken ik de juiste interpretatie niet die aan het begrip "overheidsdienst" moet worden gegeven, maar ik denk dat de NMBS toch aan dit criterium voldoet.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het koninklijk besluit van 6 september 1998 houdende toekenning van een toelage aan de personeelsleden belast met informaticataken bij sommige overheidsdiensten, is niet van toepassing op de personeelsleden van de NMBS. Het bij de maatschappij tewerkgestelde statutair en niet-statutair personeel wordt bezoldigd volgens de bepalingen die in het geldelijk statuut zijn opgenomen en die na paritair overleg zijn vastgesteld. De pecuniaire toestand van het personeel dat bij de NMBS werkzaam is in specifieke informaticafuncties wordt op dit ogenblik onderzocht. Ten slotte en niet zonder belang leg ik er nogmaals de nadruk op dat de bepalingen over het statuut en de arbeidsvoorwaarden van het NMBS-personeel niet onder mijn bevoegdheid vallen, maar door de NMBS zelf worden vastgelegd.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Dank u, mevrouw de minister, ik zal deze informatie graag bezorgen aan degenen die zich hierom bekommeren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de openingstijden van containerterminals in Antwerpen" (nr. 1012)

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les heures d'ouverture de dépôts de conteneurs à Anvers" (n° 1012)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de openingstijden van containerterminals staat op de agenda omdat ik het thema wil inpassen in het mobiliteitsdebat.

Op 1 september 1999 besliste het grootste havenbedrijf van Antwerpen een initiatief te nemen om de problemen rond Antwerpen mee te helpen oplossen. Het is toch lovenswaardig dat een privé-bedrijf ook eens iets meer doet dan alleen de problemen aanklagen.

Dit bedrijf schept de mogelijkheid om ook tijdens de nacht containers af te halen en te leveren. Deze mogelijkheid is uiteraard gekoppeld aan het feit dat elke grote containerterminal steeds 24 uur werkt aan de waterzijde. Daarom is voor zulke bedrijven de stap naar de landzijde eenvoudig.

De evaluatie is op dit ogenblik enigszins teleurstellend, maar toch hoopvol. Op vrij korte tijd heeft men immers de kans gezien om 5 tot 7% van het containerverkeer van de dag naar de nacht te verschuiven, wat toch een belangrijke stap is inzake het mobiliteitsprobleem. Aangezien er

blijkbaar geen enkele navolging van andere bedrijven is gekomen, is het initiatief aan het uitsterven. Ik heb begrepen dat gedurende de laatste zes maanden er een daling is van 25%, wat met enig enthousiasme werd onthaald. Ik betreurt het dat dit initiatief moet verdwijnen omdat geen enkele andere firma volgt. Geen enkele instantie toont blijkbaar interesse om deze firma daarin te helpen of eventueel andere firma's ervoor te motiveren.

Collega's, het mobiliteitsdebat wordt hier geregeld gevoerd. Meestal blijft het bij het aanklagen van de feiten. Dit was een heel concreet voorstel vanuit de privé-sector. Mevrouw de minister, kunt u vanuit uw positie zulke projecten steunen? Kunt u er met uw collega's over praten? Ik zou het toch betreuren mocht dit initiatief verdwijnen. Hoe evalueert u dit initiatief?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Sevenhans, het initiatief van de firma Hessenatie is uiteraard positief vanuit het standpunt van een verbetering van de mobiliteit van de metropool Antwerpen en van de haven in het bijzonder, maar toch gaat het hier over een privé-initiatief dat de overheid op basis van de Europese reglementering uiteraard niet kan subsidiëren.

Wat de logistieke modaliteit van het aan- en afleveren van de containers betreft, kan ik de firma Hessenatie enkel aanmoedigen contact te nemen met de commerciële diensten van de NMBS.

Ik herhaal dat het hier over een privé-initiatief gaat waarin de overheid niet kan tussenkomen.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, u hebt uiteraard gelijk. Het probleem van de mobiliteit moet echter met alle betrokken partijen worden opgelost. We moeten dus toch proberen een dialoog te starten tussen de privé-sector en de overheid.

U zegt dat u eventueel de NMBS kunt aanporren om initiatieven in die richting te nemen wat zij misschien zal doen. Ik vrees echter dat dit idee zal verdwijnen. Het was een concreet initiatief. Ik betreurt dat u niet meer kunt doen.

Wij hebben er allemaal de mond van vol. Er moet iets worden gedaan en er gebeurt eigenlijk niets.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande omleiding van de goederenverkeer Gent-Antwerpen via de lijn 54 (Sint-Niklaas-Mechelen-Leuven)" (nr. 1015)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la déviation prévue au trafic de marchandises Gand-Anvers via la ligne 54 (Saint-Nicolas-Malines-Louvain)" (n° 1015)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, al is de lijn 54 nog niet berucht, zoals ik meende dat de voorzitter ging zeggen, toch houdt zij ons bezig, vooral omdat zij verschillende dorpskernen doorkruist.

Mevrouw de minister, naar verluidt zouden werken worden uitgevoerd op de lijn Gent-Antwerpen. Het pijnlijke gevolg hiervan zou kunnen zijn dat heel wat goederentreinen zullen moeten worden omgeleid via de lijn 54, dus door alle dorpskernen die op het tracé liggen, en vooral dat dit nachts zou gebeuren.

In dat verband werd reeds telefonisch contact opgenomen met verantwoordelijken van de NMBS, maar dit resulteerde op tegengestelde berichten. Vandaar dat ik graag van u de waarheid terzake had vernomen, mevrouw de minister. Zijn de geruchten correct en zo ja, is het mogelijk dat goederentransporten 's nachts dorpskernen aandoen ? In dat geval zou via decretale wetgeving een milieuvergunning moeten worden aangevraagd, want het gaat toch niet op dat de nachtrust in de betrokken dorpskernen zou worden verstoord door goederentransport.

Voorts vernam ik graag welk soort goederentransport via de lijn 54 zal gebeuren en of die lijn dat vervoer wel aankan.

Het enige geruststellende antwoord dat u ons kunt geven, mevrouw de minister, is dat er geen sprake is van nachtelijke goederentrafiëken op lijn 54.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Eetvelt, op dit ogenblik zijn er volgens de NMBS geen spoorwerken gepland op de spoorlijn Gent-Antwerpen die omleidingen van goederentreinen tot gevolg zouden hebben. De lijn 54 tussen Sint-Niklaas en Mechelen is trouwens geen omleidingsreisweg voor treinen tussen Gent en Antwerpen. Indien er treinen moeten worden omgeleid rijden zij via de lijn 53 Gent-Dendermonde-Londerzeel-Mechelen. Een aantal van uw bezorgdheden is bijgevolg voorbarig.

Wat uw vraag betreft inzake het volume aan goederentreinen tussen Gent en Antwerpen deelt de NMBS mij mee dat op een doordeweekse nacht één goederentrein van Gent naar Antwerpen rijdt en drie goederentreinen van Antwerpen naar Gent. De vier bovenvermelde treinen zijn verbindingstreinen tussen de vormingsstations Gent-Zeehaven en Antwerpen-Noord. Deze treinen vervoeren allerlei soorten producten, dus ook gevaarlijke goederen.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le pont ferroviaire de Val Benoît" (n° 1016)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorwegbrug van Val Benoît" (nr. 1016)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, sur la Meuse à Liège, dans le quartier Val Benoît-Fragnée, trois ponts successifs sont distants de quelques centaines de mètres. Entre le magnifique pont de Fragnée - frère du pont Alexandre qui traverse la Seine, à Paris -, qui vient d'être magnifiquement restauré, et le tout nouveau pont haubané de la liaison autoroutière E25-E40, marque de la technicité la plus avancée, entre ces deux ponts, symbole du passé et symbole du futur, il subsiste un horrible pont métallique qui croule sous la rouille. Malheureusement, il est le seul à n'avoir pas été détruit sous les bombardements de la dernière guerre.

Ce pont heurte et brise la qualité de l'environnement de ce site remarquable à l'entrée de la ville. Il serait grand temps que la SNCB, propriétaire et seul utilisatrice de ce pont prochainement emprunté par le TGV vers l'Allemagne, participe à notre effort de remise en valeur de la Meuse et procède à un nouvel habillage de l'ouvrage.

Madame la ministre, je veux espérer qu'en votre qualité d'écologiste, vous veillerez à ce que ce pont ne fasse pas simplement l'objet d'un coup de peinture, comme on me le dit, mais soit réellement reprofilé pour devenir digne de son site.

Madame la ministre, je souhaiterais connaître vos intentions : quelle sera votre participation et celle de la SNCB dans la remise en valeur de la qualité de l'environnement à l'entrée de Liège ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, monsieur Grafé, ma participation ne sera certainement pas de porter un pinceau ou de choisir la couleur, même si le pont serait fort beau en vert.

Trêve de plaisanterie. La SNCB est en effet consciente que l'état actuel de ce pont ne correspond plus à la qualité de l'environnement de la vallée de la Meuse à Liège. Et, comme vous l'avez dit, sont prévus des travaux de rafraîchissement de cet ouvrage.

Isabelle Durant

Que signifie "rafraîchissement" ? S'agirait-il d'un simple coup de peinture ou cela ira-t-il plus loin ? Dans tous les cas, dans les travaux d'entretien de la SNCB, il est prévu un rafraîchissement dont je devrai m'enquérir s'il ira plus loin qu'une couche de peinture. Je concède que la qualité de l'endroit mériterait qu'on en fasse suffisamment. Néanmoins, à ce stade, la SNCB n'envisage que ce rafraîchissement.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Monsieur le président, si, pour un autre travail contesté à Liège, à savoir la construction d'un mégamuseum moderne dans le site de Féronstrée, je me limitais à répondre aux protestations des écologistes liégeois que nous allons régler le pro-

blème en donnant à ce musée un coup de peinture, ils ne seraient pas heureux de ma réponse. C'est pourquoi je ne suis pas non plus satisfait de la réponse de la ministre. Je reviendrai à charge au moment voulu.

- *L'incident est clos.*

- *Het incident is gesloten.*

- *La réunion publique de commission est levée à 15.40 heures.*

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.40 uur.*
