

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

29-03-2000

29-03-2000

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 29 maart 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 163

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Peter Vanvelthoven, Jean-Marc Delizée, Jan Mortelmans en Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van nieuw materieel door de NMBS" (nrs. 1206, 1308, 1410 en 1429)

sprekers : **Peter Vanvelthoven, Jean-Marc Delizée, Jan Mortelmans, Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de discriminatie van busgebruikers naar gelang van de maatschappij die het openbaar vervoer organiseert" (nr. 1305)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "value retail" (nr. 1322)

sprekers : **Trees Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Henk Verlinde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekenning van een haventoelage aan het NMBS-personeel in de haven van Zeebrugge" (nr. 1331)

sprekers : **Henk Verlinde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jozef Van Eetvelt en Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het mobiliteitsproject 'fietstrein' van de VZW Langzaam Verkeer" (nrs. 1339 en 1391)

sprekers : **Jozef Van Eetvelt, Jan Mortelmans, 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 aanvraag tot bouwvergunning voor de ontubbing van de lijnen 161 en 124" (nr. 1340)

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

Sommaire

Mercredi 29 mars 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 163

Questions orales jointes de MM. Peter Vanvelthoven, Jean-Marc Delizée, Jan Mortelmans et Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation du nouveau matériel par la SNBC" (n^{os} 1206, 1308, 1410 et 1429)

5

orateurs : **Peter Vanvelthoven, Jean-Marc Delizée, Jan Mortelmans, Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la discrimination des utilisateurs de bus suivant la société chargée des transports publics" (n^o 1305)

8

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

Question orale de Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le commerce de détail" (n^o 1322)

9

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

Question orale de M. Henk Verlinde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'octroi d'une prime portuaire au personnel de la SNCB au port de Zeebrugge" (n^o 1331)

11

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

12

Questions orales jointes de MM. Jozef Van Eetvelt et Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de mobilité 'vélo/train' de l'ASBL 'Langzaam Verkeer'" (n^{os} 1339 et 1391)

14

orateurs : **Jozef Van Eetvelt, Jan Mortelmans, 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 "l'introduction des demandes de permis pour la mise à quatre voies des lignes 161 et 124" (n^o 1340)

15

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

Mondelinge vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de commissie Spoorvervoer" (nr. 1352)

15

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

Question orale de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la commission Transport ferroviaire" (n° 1352)

16

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jan Mortelmans en Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nrs. 1392 en 1430)

16

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

Questions orales jointes de MM. Jan Mortelmans et Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (nos 1392 et 1430)

18

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Dirk Pieters en Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het heropenen van kleinere stopplaatsen door de NMBS" (nrs. 1412 en 1439)

18

sprekers : **Dirk Pieters, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de MM. Dirk Pieters et Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de points d'arrêt de moindre importance par la SNCB" (nos 1412 et 1439)

20

orateurs : **Dirk Pieters, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de goedkeuring van de jaarrekening 1999 van de NMBS" (nr. 1416)

20

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

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'approbation du compte d'exploitation 1999 de la SNCB" (n° 1416)

21

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

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ongeoorloofd gebruik van de Kennedytunnel voor ADR-transporten" (nr. 1435)

21

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

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation abusive du tunnel Kennedy par des transports ADR" (n° 1435)

22

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

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de oplopende kosten van de hogesnelheidslijnen" (nr. 1436)

22

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

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts exorbitants du TGV" (n° 1436)

23

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het aspect verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan" (nr. 1437)

23

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

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aspect 'sécurité routière' dans le plan fédéral de sécurité" (n° 1437)

0

orateurs : **Daan Schalck, 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 29 MARS 2000

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer **Francis Van Den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.10 heures par M. **Francis Van Den Eynde**, président.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Peter Vanvelthoven, Jean-Marc Delizée, Jan Mortelmans en Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van nieuw materieel door de NMBS" (nrs. 1206, 1308, 1410 en 1429)

Questions orales jointes de MM. Peter Vanvelthoven, Jean-Marc Delizée, Jan Mortelmans et Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation du nouveau matériel par la SNBC" (n^{os} 1206, 1308, 1410 et 1429)

De heer **Peter Vanvelthoven** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik verwijs naar een vraag die ik reeds in november aan u heb gesteld. Deze vraag had betrekking op de bezorgdheid die bestond in verband met het inzetten van de nieuwe treinstellen op de lijn Antwerpen-Neerpelt, het historisch tracé van de Ijzeren Rijn. De vorige regering had het inzetten van de nieuwe treinstellen aangekondigd voor begin 2000. Daarop zou een vertraging komen. U hebt toen op mijn vraag geantwoord dat volgens de NMBS de nieuwe treinstellen met de nieuwe zomerdienst zouden worden ingezet. Wij waren tevreden dat de plannen toch in 2000 zouden worden gerealiseerd en dat wij niet opnieuw de winter moesten inzetten met oude treinstellen. Er zijn recent echter nieuwe berichten bekend geworden dat er een nieuwe vertraging zou zijn.

Ten eerste, wens ik enige duidelijkheid te krijgen omtrent deze eventuele vertraging, alsook enige zekerheid omtrent het tijdstip waarop wij over modern materieel kunnen beschikken op de lijn Antwerpen-Neerpelt. Ten

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 29 MAART 2000

tweede, naar aanleiding van uw antwoord in november hebt u mij beloofd mij een lijst van de investeringen te bezorgen. Ik heb daar reeds verscheidene keren naar geïnformeerd maar heb tot op heden nog niets ontvangen. Ik dring erop aan om deze eerstdaags te krijgen.

M. Jean-Marc Delizée (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, au moment où j'ai déposé cette question orale, je n'avais pas encore lu un article de presse paru dans "Vers l'Avenir" le 13 mars dernier et qui annonçait de bonnes nouvelles pour la ligne 132 entre Charleroi et Couvin, qui allait, selon cet article, devenir une ligne pilote.

J'ai donc quelque peu actualisé la question que je souhaitais vous poser en fonction des informations contenues dans cet article.

Peut-être existe-t-il d'autres articles de presse qui font état d'informations qui proviennent, je suppose, de votre cabinet ministériel, mais je n'en ai pas vu.

Pour moi et plus encore pour les utilisateurs, il est une bonne chose que cette ligne soit considérée comme ligne pilote.

On nous annonce qu'une étude et une mise en application rapide d'une amélioration de la desserte devraient avoir lieu selon un concept de qualité totale. Je reprends les termes utilisés par cet article. Il fait également état d'une amélioration des horaires, de l'adéquation de ceux-ci avec les besoins des usagers, des correspondances avec les bus, du confort et de la sécurité dans les gares, de l'accueil de la clientèle et aussi de la qualité du matériel roulant, ce qui est l'objet de ma question. Il pose toutefois un bémol assez compréhensible, puisqu'il dit ceci : "il faudra cependant tenir compte des spécificités locales et des disponibilités en infrastructure et en matériel roulant."

Ces bonnes dispositions pourraient être mises en application en mai 2001.

Jean-Marc Delizée

Selon l'auteur de l'article, les deux premières michelines seraient destinées à la ligne 132. C'est également à ce sujet que je souhaitais vous poser quelques questions.

En effet, la SNCB a acheté 80 autorails modernes de type AR41, dont les livraisons dans diverses régions du pays devaient être échelonnées jusque fin 2002. Les premiers autorails de cette série devraient être livrés en septembre prochain.

Selon la programmation initiale, treize de ces autorails sont destinés à la ligne 132 et devraient être livrés à la fin du programme.

Madame la ministre, qu'en est-il de cette programmation ? Dans le planning qui a été approuvé par les instances de la SNCB, quels sont les critères qui ont été repris pour organiser cette programmation ?

Il est évident que les usagers de cette ligne, le personnel et les forces vives de cette région, qui devront attendre jusque 2002, voire même 2003, pour obtenir une première partie d'autorail et moderniser la ligne, trouvent l'attente fort longue. Le matériel actuel est vétuste, il manque de confort et de fiabilité, alors que les nouveaux autorails permettraient d'offrir une qualité de transport meilleure et permettraient surtout de réduire de 10 à 15 minutes le temps de trajet entre Charleroi et Couvin.

Il faut savoir qu'aujourd'hui, il faut une heure quarante-huit minutes pour couvrir la distance séparant Charleroi de Paris et soixante minutes pour parcourir les cinquante-quatre kilomètres qui séparent Charleroi de Couvin. La modernisation de ce tronçon représente donc un élément important de l'attractivité du rail par rapport notamment à la route.

Si l'on peut augmenter la vitesse de référence, qui est actuellement de 90 km/h, à 120 km/h, il deviendrait alors possible de relier ces deux villes en quarante minutes. L'infrastructure le permet. Il semble donc qu'il n'y ait pas d'obstacle technique à une mise en service plus rapide de ces autorails.

Par ailleurs, les travaux de modernisation des voies en gare de Charleroi-Sud, côté Namur, et les travaux d'entretien des ouvrages d'art sur la ligne 132 impliqueront l'utilisation de matériel roulant réversible pour maintenir un minimum de régularité sur cette ligne. N'est-il donc pas utile et nécessaire de mettre un minimum d'autorails en service sur cette ligne dès leur mise à disposition ?

Je termine en soulignant que le nouvel atelier de traction de Charleroi, dont on me dit qu'il est un des plus modernes en Europe, vient d'être mis en service et pourra certainement assurer l'entretien de ces premiers autorails.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister,

u zult begrijpen dat ik geschrokken ben van het artikel in de Gazet van Antwerpen met als titel "Laten spoorwegen Kempen in de steek ?". Ik ben geen Kempenaar, maar de problematiek van de regio ligt mij na aan het hart en vermits het nog geen 1 april is kon het moeilijk een grap zijn al is dat tegenwoordig ook allemaal niet zeker meer.

In het artikel stelt de Gazet van Antwerpen dat u, mevrouw de minister, zinnens was de nieuwe dieseltreinen als primeur in te zetten op de regionale lijn Charleroi-Couvin. Een beetje stout voegt de krant eraan toe "Durant heeft uitsluitend oog voor de spoorwegbelangen in Franstalig België".

Gelet op de voorgeschiedenis van het inzetten van nieuw rollend materieel denk ik dat het niet meer dan logisch is dat wij deze zaak op de voet volgen. De nieuwe voertuigen waren ons vóór het einde van vorig jaar beloofd. November vorig jaar hebt u in deze commissie verklaard dat het nieuwe materieel zou worden ingezet vanaf de zomer 2000. Volgens de allerlaatste krantenberichten zouden de treinstellen nu vanaf zondag 24 september 2000 worden ingezet, namelijk bij het begin van de winterdienst.

Mevrouw de minister, u begrijpt dat wij ons na al deze strubbelingen en vertragingen grote zorgen maken over het inzetten van deze nieuwe dieseltreinen. Nu hebt u blijkbaar zelf aan de Gazet van Antwerpen laten weten dat de nieuwe dieseltreinen wel degelijk zouden rijden op de verbinding Antwerpen-Herentals-Mol-Neerpelt. Ik hoop dan ook dat u mij kunt geruststellen en dat het krantenbericht een kwakkel was.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal zeer kort zijn en sluit mij aan bij de bedenkingen en de vraag van collega Vanvelthoven. Het antwoord is belangrijker dan de vraag en u zult, gelet op de schrijnende toestand op die bewuste lijn, wel begrip hebben voor onze bedenkingen, gerezen naar aanleiding van de verschijning van enkele pers-artikelen, waarvan u later de inhoud hebt ontkend.

Ik kijk uit naar uw antwoord, dat wellicht gelijkluidend zal zijn met het meest recente persartikel en waardoor de opgedoken geruchten uit de wereld zullen worden geholpen.

Ik wil u een zeer specifieke en concrete vraag stellen. Is het juist dat de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS u zou hebben gesuggereerd om de reeds eerder, in de vorige legislatuur, vastgestelde hiërarchie en chronologie bij het inzetten van het materiaal, te wijzigen en wel ten voordele van een Waalse lijn ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je vais commencer en coupant les ailes à un canard. Je voudrais remettre les choses au point par

Isabelle Durant

rapport à ce qui a paru dans la presse. Malgré tout le respect que j'ai pour le travail des journalistes, je pense que la confusion vient des mots "ligne pilote" et "ligne qualité totale".

Les termes "ligne pilote" laissent entendre qu'il s'agit d'une expérience anticipée dans le temps. Quant à la "ligne qualité totale" - sur laquelle je vais revenir -, c'est un projet de qualité qui est, d'une certaine façon, intemporel.

Je tenais à mettre ces choses au point dès l'abord.

De lijn Antwerpen-Neerpelt zal met de nieuwe motorwagens in september van dit jaar worden bediend. De levering van het materieel wordt verwacht op 6 april. De NMBS heeft beslist om het nieuwe materieel eerst bij de IR-lijnen in gebruik te nemen, daarna zijn de P-treinen aan de beurt.

Het door sommige dagbladen verspreide gerucht dat de chronologie zou zijn omgegooid, is dus niet waar. De NMBS heeft haar planning en het is niet mijn bedoeling om tussenbeide te komen in de toewijzing van het rollend materieel.

J'ai toujours défendu - et je le ferai encore par la suite - la position que ce ne seraient jamais des considérations communautaires qui guideraient les choix d'affectation dans une région ou l'autre.

De NMBS voorziet dat het nieuwe materieel in de zomer zal worden ingezet. De spoorwegmaatschappij wil de motorwagens immers eerst uitvoerig testen. Er wordt altijd in een testperiode voorzien voor nieuw materieel. Dit lijkt mij aanvaardbaar om veiligheidsredenen. Volgens de NMBS zouden de eerste leveringen beginnen in de lente. De boetes moeten ervoor zorgen dat die deadlines worden gerespecteerd. Er komen motorwagens op de lijnen Antwerpen-Neerpelt en Mol-Hasselt. Voor de lijn Turnhout-Brussel zal nog recenter materieel worden ingezet. De NMBS voorziet voor deze streek bovendien het volgende : het verhogen van alle perrons en het aanleggen van duurzame perronbekleding in de stations van categorie A, B en C vóór 2010, het verhogen van de perrons in de stations van categorie D bij vernieuwingswerken aan het spoor, het plaatsen van luifels, schuilhuisjes en perronzitjes en het verbeteren van de informatie aan de reizigers door onder andere geluidsinstallaties.

Ik beschik over een uitvoerige lijst van alle werken die in deze regio zullen worden uitgevoerd. Ik kan die overhandigen aan de geïnteresseerde volksvertegenwoordigers.

De manière générale, le planning organisant la mise en service des autorails sur le réseau est établi en fonction de l'occupation actuelle des trains et du remplacement préalable par des autorails du matériel circulant aujourd'hui encore.

Afin que toutes les lignes puissent bénéficier au plus vite des nouveaux autorails, la SNCB a décidé d'assurer, avec ce nouveau matériel, en premier lieu les relations IR - interrégionales - et, ensuite seulement, les trains P. Ainsi, de manière plus précise, je peux vous confirmer que de nouveaux autorails remplaceront, dès septembre 2000, le matériel actuel sur la relation Anvers-Neerpelt et, en mai 2001, celui circulant dans les Ardennes. A partir de septembre 2001, la SNCB commencera à moderniser le matériel actuel des relations Grammont-Gand-Renaix. Et à la fin de l'année 2002 ou au plus tard au début de l'année 2003 - et ce au risque de décevoir les espoirs qu'un article publié dans le journal "Vers l'Avenir" avait pu faire naître pour M. Delizée -, ce sera au tour du matériel de la relation Couvin-Charleroi d'être remplacé.

En outre, le premier autorail sera livré le 6 avril 2000; le second, le 15 mai 2000 et le troisième, le 15 juin 2000. Ainsi, pour la fin du mois de septembre 2000, douze autorails auront été testés, en manière telle qu'ils puissent être mis en service.

Par ailleurs, je voudrais également signaler le fait que les notions de "qualité totale" et de "projet ou ligne pilote" ne doivent pas être confondues. De fait, c'est dans le cadre de la révision du contrat de gestion de la SNCB qu'a été évoquée la question de l'amélioration d'un certain nombre de lignes que nous souhaiterions organiser en "lignes de qualité totale". En en choisissant quelques-unes - que je pourrais vous détailler -, notre idée consiste bien à assurer, à leur niveau, des critères de qualité, tels que la possibilité de correspondances avec les bus du TEC en Wallonie ou de De Lijn en Flandre. Aussi voudrions-nous que l'on puisse expérimenter sur ces "lignes de qualité totale" une gestion du travail la plus efficace possible, un peu sur le modèle de ce qui se passe sur la ligne de Welkenraedt.

Dès lors, ces six "lignes de qualité totale" - dont celle reliant Charleroi à Couvin - pourraient, dans le cadre de la négociation du contrat de gestion, devenir des lignes sur lesquelles l'on portera un soin tout particulier au respect de la ponctualité, à l'information et au renouvellement progressif du matériel, lequel confèrera un "plus" à la qualité offerte aux voyageurs.

Voilà l'état des choix en matière d'affectation des nouveaux autorails. J'espère vous avoir apporté les informations les plus claires possible en ce dossier, rectifiant ainsi l'interprétation erronée qui a circulé dans la presse relativement au calendrier programmé d'affectation de ce nouveau matériel.

De voorzitter : Mevrouw de minister, als u de lijst waarvan sprake in uw antwoord overhandigt aan de commissiesecretaris, kan hij zorgen voor de verspreiding ervan tussen de leden.

De heer **Peter Vanvelthoven** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

Als ik u goed begrijp, mevrouw de minister, zullen de oude treinstellen volgende winter niet meer worden ingezet. Het is echter jammer dat dit project telkens wordt opgeschoven.

Voor het overige, mijnheer de voorzitter, wacht ik op de lijst van de investeringen.

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Monsieur le président, il faut évidemment essayer de connaître la source de l'information et la manière dont elle est relayée. L'informatrice semble être une conseillère communale ECOLO de Walcourt, c'est en tout cas ce qui est indiqué dans l'article. Voilà pour la source.

D'une part, je me réjouis de tous les éléments positifs annoncés en termes de modernisation et de leur échelonnement dans le temps.

D'autre part, je reste un peu sur ma faim en ce qui concerne la programmation ou les critères qui ont abouti aux choix qui ont été faits. Il est certain qu'en Belgique, il y a des répartitions à faire. Comme vous l'avez indiqué, il est important que les choix soient fondés sur des critères objectifs. Encore faut-il savoir lesquels et, en cette matière, j'avoue qu'il n'y a pas toujours de véritable transparence et qu'on n'a pas le sentiment d'une impartialité communautaire effective dans ce domaine.

Cela étant dit, l'article fait également état de construction par les ateliers de la SNCB de nouvelles michelines dont les premières seraient mises à disposition. Il y a donc peut-être une confusion entre l'acquisition de ces autorails auprès d'un fournisseur extérieur et une construction propre à la SNCB qui serait affectée à la région de Charleroi-Couvin.

Pour la Région, l'idée était que sur les 80 autorails, une première livraison plus rapide aurait permis de rencontrer différents problèmes dans l'immédiat. Il y a des besoins, il y a une demande. Une contestation a surgi sur les critères qui ont été établis et qui aboutissent à ce que cette ligne n'arrive qu'à la fin du programme de livraison.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

Ik hoop, mevrouw de minister, dat dankzij de nieuwe treinstellen de problemen achter de rug zijn en dat zij, in het belang van de reizigers, vanaf 24 september zullen worden ingezet.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik heb niets toe te voegen aan de repliek van de heer Vanvelthoven.

Wel wou ik nog laten opmerken dat ik geen antwoord kreeg op mijn vraag of de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS terzake intervenieerde om de chronologie te wijzigen.

De **voorzitter** : De minister wenst niet te reageren op deze opmerking.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Dat is dan een duidelijk antwoord, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter** : Ik wens mij zo neutraal mogelijk op te stellen en zal geen commentaar leveren op uw commentaar, mijnheer Verherstraeten.

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Monsieur le président, la ministre peut-elle nous confirmer la construction de ces nouvelles machines et nous donner une précision sur le calendrier prévu ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : C'est un sujet tellement sensible que je ne souhaite pas donner d'informations sans vérifier le dossier concernant ce matériel spécifique.

M. **Jean-Marc Delizée** (PS) : Madame la ministre, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me confirmer la réponse ultérieurement.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Je m'y engage.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de discriminatie van busgebruikers naar gelang van de maatschappij die het openbaar vervoer organiseert" (nr. 1305)

Question orale de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la discrimination des utilisateurs de bus suivant la société chargée des transports publics" (n° 1305)

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uiteraard weet ik dat het busvervoer een gewestelijke materie is. Ik wens hier echter een probleem aan te kaarten dat wellicht slechts op het niveau van de interministeriële conferentie kan worden opgelost. Door De Lijn worden in de Vlaamse Gemeenschap steeds meer systemen van gratis dienstverlening georganiseerd, die trouwens door de burger worden gewaardeerd. Ik verwijs hier naar systemen voor schoolgaande kinderen of voor bejaarden en experimenten met winkelbussen, al dan niet met een systeem van derde-betalers, vaak de gemeenten.

Dirk Pieters

Deze werkwijze doet echter ook een aantal problemen ontstaan. De TEC, de Waalse busmaatschappij, ontwikkelt nauwelijks een dergelijke dienstverlening. Nochtans is de TEC ook actief op een aantal lijnen in Vlaamse gemeenten. De Lijn en de TEC hebben immers akkoorden gesloten waarbij zij elk een aantal verbindingen op zich nemen in de grensgemeenten. Indien dat niet zo was, zouden de passagiers moeten overstappen aan de taalgrens. Bij de bevolking van de Vlaamse gemeenten op de taalgrens doet dat verschil in behandeling tussen De Lijn en de TEC uiteraard vragen rijzen. Ik heb hier de "liste des lignes du TEC Brabant wallon sortant de la Région wallonne". Het gaat om de Vlaamse gemeenten Halle, Landen, Waasmont, Goetsenhoven, Hakendover, Bost, Tienen, Hoeilaart, Sint-Pieters-Kapelle, Sint-Genesius-Rode, Alsemberg, Overijse, Beersel, Linkebeek, Leuven, Heverlee, Oud-Heverlee en Neerwinden. U merkt dus dat het niet alleen mijn eigen stad Halle betreft, maar wel een hele reeks van gemeenten. Zo bijvoorbeeld wordt in mijn eigen stad een winkelbusdienst op zaterdag aangeboden door De Lijn. Alle busverkeer op zaterdag is er dus gratis, weliswaar op kosten van het stedelijk budget. Welnu, de woonwijken langsheen de steenwegen Halle-Edingen, Halle-Nijvel en Halle-Bergen worden bediend door de TEC. De bewoners kunnen dus geen gebruik maken van deze voorzieningen en voelen zich gediscrimineerd. Een soortgelijk probleem zal zich voordoen wanneer de plus-65-jarigen overal in Vlaanderen gratis de bussen van De Lijn zullen mogen gebruiken. In Halle is dat bijvoorbeeld vanaf 1 mei. De bewoners van deze wijken zullen dit voordeel niet kunnen genieten omdat De Lijn hun wijken niet aandoet.

Mevrouw de minister, kunt u begrip opbrengen voor deze problematiek en voor het feit dat een deel van de bevolking zich hierdoor gediscrimineerd voelt?

Acht u het niet aangewezen om in het kader van de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur dit probleem aan te kaarten en een akkoord te bepleiten, waarbij de voordelen die worden toegekend door de grootste maatschappij in een bepaalde gemeente - in dit geval De Lijn -, automatisch ook door de kleinste maatschappij - in dit geval de TEC - zouden worden toegekend? De Vlaamse Gemeenschap ontwikkelt terzake meer initiatief dan het Waalse Gewest.

Kan men in de Vlaamse gemeenten de TEC niet dezelfde voordelen aan de bewoners laten geven als deze die door De Lijn worden verleend?

Kan men de TEC in de Vlaamse gemeenten niet dezelfde voordelen laten geven als die van De Lijn?

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik begrijp best dat deze discriminatie tussen de gebruikers van De Lijn en de TEC voor problemen zorgt. Ik vestig er echter uw aandacht op dat de gewesten volledig autonoom bevoegd zijn voor het tarievenbeleid.

Ik begrijp dat voor een aantal reizigers de discriminatie moeilijk te begrijpen is. Ik beklemtoon evenwel dat de Gewesten autonoom bevoegd zijn voor het tarievenbeleid.

Ik ben er mij wel degelijk van bewust dat de door u genoemde problemen als onbegrijpelijk overkomen. Deze zijn wel het gevolg van onze staatsstructuur. Dit onderwerp werd reeds besproken in de ICMID, de nieuwe naam van de Conférence Interministérielle, die een speciale task force de opdracht heeft gegeven alle problemen inzake tariefintegratie te inventariseren en oplossingen voor te stellen.

Het is een zeer complexe problematiek. U hebt het niet alleen over het geld van verschillende regionale maatschappijen. De problematiek van de tariefintegratie rond Brussel, een eerste stap van RER, vormt reeds stof voor een discussie die al gedurende drie jaar aan de gang is. De vraag is wie moet betalen. Het is een zeer moeilijke materie. Toch wil ik voor de gebruikers een verandering teweegbrengen. Het is inderdaad moeilijk om te aanvaarden dat mensen bijvoorbeeld uit Halle op de ene bus moeten betalen en op de andere niet. Om hierin vooruitgang te kunnen boeken is het noodzakelijk dat zowel de federale overheid als de regionale overheden unaniem tot een akkoord komen. Ik wacht het resultaat van deze task force af, want het is belangrijk dat wij samen tot een oplossing komen.

De heer **Dirk Pieters (CVP)**: Mevrouw de minister, ik noteer dat u het probleem onderkent en bij de task force op spoed zult aandringen. Mijn vraag heeft vooral tot doel het specifieke probleem onder de aandacht van de minister en de task force te brengen. Wij hopen dat het geen drie jaar zal moeten duren vooraleer hier een oplossing kan worden gevonden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Trees Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "value retail" (nr. 1322)

Question orale de Mme Trees Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le commerce de détail" (n° 1322)

Mevrouw **Trees Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, onlangs heb ik tijdens het vragenuurtje uw collega, minister Gabriëls, gevraagd hoe het zat met het interministerieel comité en de ondertekening van de beslissing inzake value retail door de ministers. Het sociaal-economisch comité voor Distributie heeft een vergunning verleend voor value retail voor een oppervlakte van 15 000 m². Het interministerieel comité zou dit tot 20 000 m² hebben opgetrokken maar de vooropgestelde termijn van veertig dagen niet gerespecteerd hebben. Er zouden drie ministers getekend hebben en u zou daar niet bij geweest zijn, u zou pas later getekend hebben. minister Gabriëls heeft hierop geantwoord dat het interministerieel comité via de kabinetssmedewerkers samengekomen is en een beslissing heeft genomen. Deze beslissing moest binnen de veertig dagen ondertekend worden. Er zal nu een discussie volgen via de Raad van State gezien het beroep dat door de betrokkenen werd ingediend. Ik blijf echter bij mijn stelling dat de vier ministers binnen een periode van 45 dagen moesten tekenen. De redelijke termijn die voorzien is in de wet op de handelsvestigingen geldt enkel voor de communicatie met de lokale besturen. Hiermee wou ik even de context schetsen.

Ik heb een heel concrete vraag. Mevrouw de minister, waarom hebt u niet getekend binnen de periode van 45 dagen en achteraf wel ? Uw partij heeft zich immers steeds verzet tegen de grote winkelmastodonten en opteerde eerder voor winkelcentra in gemeenten, dit in het kader van de leefbaarheid van de gemeenten. Om value retail te ontsluiten moet er een nieuwe weg worden aangelegd die door een drukke woonwijk zal lopen en hinderlijk voor het fietspad ernaast zal zijn. Dat is uit mijn dossier gebleken en ik dacht dat u niet zou tekenen omwille van deze twee redenen. U hebt echter wel getekend. Wat heeft u ertoe aangezet om een andere koers te varen dan uw partij ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het gaat hier om een complexe procedure. Ik zal trachten u een volledig antwoord te geven.

Bij dergelijk grootschalige projecten willen we rekening houden met de kleine handelaars en de standpunten van de ecologisten. Het is immers de bedoeling van Agalev en Ecolo om veel aandacht te besteden aan de lokale winkels. In dit specifieke geval is het echter belangrijk om te wijzen op de juridische procedure die van toepassing is. Deze procedure werd gerespecteerd, maar er blijven nog een aantal vragen onbeantwoord.

De wet van 29 juni 1975 over de inplanting van de grote winkelcentra voorziet in een aantal etappes vooraleer een toelating wordt toegekend, geweigerd of aan voorwaarden onderworpen. Wat dit laatste betreft, gaat het over het advies van het Economisch en Sociaal Comité, het advies van de provinciale commissie en de beslissing

van de gemeente. Indien er beroep wordt aangetekend tegen de beslissing volgt er een advies van de Nationale Commissie voor de Distributie en een beslissing van het Interministerieel Comité voor de Distributie.

Ter herinnering moet worden gezegd dat de wet van 29 juni 1975 betreffende de handelsvestigingen een reeks van etappes bepaalt vooraleer een vergunning wordt toegekend, geweigerd of aan voorwaarden onderworpen. Ik heb de verschillende stappen reeds opsomd.

Sta me toe u de feiten in chronologische volgorde in herinnering te brengen. De aanvankelijke aanvraag voor het project van fabriekswinkels Value Retail werd ingediend op 6 juni 1999 voor 19 680 vierkante meter bruto oppervlakte. Na verschillende adviezen waarin een aantal voorwaarden werden bepaald - een beperking van de bruto oppervlakte tot 15 500 vierkante meter en een beperking van de assortimenten - leverde de gemeente een vergunning af.

Op 21 en 22 december 1999 dient de Unie van de Middenstand twee beroepen in met het oog op de vernietiging van de beslissing. De aanvrager start geen beroepsprocedure. Op 24 januari 2000 luidt het advies van de Nationale Commissie voor de Distributie : "... beperking tot 15 500 vierkante meter bruto oppervlakte maar geen beperking van de assortimenten".

Op 25 januari 2000 wordt op een vergadering van het Interministerieel Comité door drie van de vier leden beslist - ik was het vierde lid - een uitspraak te doen over de aanvankelijke aanvraag en wordt er een vergunning afgeleverd voor een totale oppervlakte van 19 680 vierkante meter. Nochtans was de aanvrager klaarblijkelijk vergeten een beroep in te dienen tegen de gemeente-beslissing. Om die reden heb ik van de minister van Economie het akkoord gekregen om in de tekst van de beslissing het volgende in te laten, ik citeer : "Na afweging van de verschillende aspecten van het dossier neemt het Interministerieel Comité voor de Distributie de volgende beslissing met drie stemmen vóór en één onthouding, die gemotiveerd wordt door de prejudiciële vraag of het comité zich kan uitspreken over de aanvankelijke aanvraag bij gebrek aan beroep vanwege de aanvrager". Ik heb het bovenvermelde dossier dan ook onder alle voorbehoud ondertekend.

Om te besluiten, wil ik nogmaals zeggen dat het hier om een uiterst complexe procedure gaat waarvan het doel zou moeten zijn de rechtszekerheid te waarborgen.

Het lijkt mij dat in de toekomst maatregelen moeten worden genomen die derden de rechtszekerheid en de transparantie waarborgen. In dat licht moeten ook de termijnen van vijfenveertig dagen worden bekeken.

Isabelle Durant

Uw laatste vraag betrof een weg of een route, maar werd mij niet schriftelijk aangekondigd. Ik heb daarover geen informatie, maar zal u op een ander moment antwoorden.

Mevrouw **Trees Pieters** (CVP) : Mevrouw de minister, als u het dossier goed onderzoekt, zult u constateren dat Value Retail alleen maar bereikbaar is wanneer er een ontsluitingsweg komt, met de hinderpalen van dien, te weten gaande door een drukke woonwijk en belemmerend voor een fietspad. Uit uw uitleg heb ik onthouden dat die procedure ingewikkeld is. Zij bestaat echter van 1975 en is altijd al ingewikkeld geweest. Men heeft daarin diverse beroepen opgenomen. Als u zegt dat drie leden van het interministerieel comité voor de distributie hebben getekend binnen de gestelde termijn en dat u later hebt getekend en voorbehoud hebt gemaakt, moet ik dan begrijpen dat er beroep werd aangetekend ? Is dat zo ? Waarom hebt u voorbehoud gemaakt ?

Minister **Isabelle Durant** : Ik heb voorbehoud geformuleerd omdat de andere ministers mijn mening niet deelden. Het interministerieel comité telt vier leden. Mijn vertegenwoordiger heeft zich onthouden avec le motif que le demandeur n'avait pas lui-même donné un avis sur le recours. Nous avons donc demandé que, sous la signature, figure cette spécification marquant une réserve par rapport à une question préjudicielle.

J'ai donc été assez prudente dans ce dossier. Néanmoins, j'étais seule parmi les quatre. Mais la décision se prend collectivement et à la majorité et, en cas de désaccord, il faut se soumettre à cette règle. Mon représentant n'était pas, autant pour des raisons techniques que pour des raisons de fond, favorable à donner un vote positif en comité.

Mevrouw **Trees Pieters** (CVP) : Mevrouw de minister, het is logisch dat Value Retail geen beroep zal aantekenen vermits het van de regering meer krijgt dan hetgeen de gemeente hen heeft toegestaan. Value Retail krijgt het maximum van wat het heeft gevraagd. U kunt zich niet verbergen achter het niet-starten van een juridische procedure door Value Retail. Value Retail zal dat nooit doen, want het werd door het interministerieel comité beloond. In het interministerieel comité wordt met eenparigheid van stemmen beslist. Als u uw handtekening daaronder plaatst, dan betekent dit dat u akkoord gaat met de drie andere ministers. Zo werkt dat. Volgens mij zal deze zaak nog een staartje krijgen vermits de termijn van 45 dagen niet is gerespecteerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Henk Verlinde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekenning van een haventoeelage aan het NMBS-personeel in de haven van Zeebrugge" (nr. 1331)

Question orale de M. Henk Verlinde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'octroi d'une prime portuaire au personnel de la SNCB au port de Zeebrugge" (n° 1331)

De heer **Henk Verlinde** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over een ongelijkheid die bestaat tussen het NMBS-personeel tewerkgesteld in de haven van Antwerpen en in de haven van Zeebrugge.

De personeelsleden van de NMBS die zijn tewerkgesteld in de Antwerpse haven hebben sinds 1970 in bepaalde gevallen recht op een haventoeelage. Het station Antwerpen-Dam wordt daarbij als toegangspoort tot de haven gezien. Wie vanaf Antwerpen-Dam meer dan 25 minuten nodig heeft om zijn werkpost te bereiken, naargelang hij zijn werkpost met een diensttrein, een bus ingelegd door de NMBS of te voet bereikt, heeft recht op een vergoeding van 150 Belgische frank per afgelegd traject. In het recente sociaal akkoord is dit zelfs verdubbeld tot 300 Belgische frank.

Die haventoeelage is deels een compensatie voor de duur en de problematische aard van het woon-werkverkeer en deels een middel om te vermijden dat het personeelstekort in de haven zich nog sterker zou laten voelen.

De werknemers in de haven van Zeebrugge hebben momenteel geen recht op een dergelijke toelage. Ze krijgen ze alleszins toch niet. Nochtans is de problematiek in Zeebrugge vergelijkbaar met deze van Antwerpen. Door de voortdurende uitbreiding van de haven worden steeds meer werkposten moeilijk toegankelijk. Vijf van de dertien werkposten liggen vandaag meer dan twee kilometer van het dichtstbijzijnde NMBS-station.

De afstand van de bundel Pelikaan tot het dichtstbijzijnde station, Heist in dit geval, bedraagt zelfs 7,2 kilometer. Door de continue uitbreiding van de haven dreigt dit probleem zich in de toekomst enkel te verscherpen. De afstanden zullen nog groter worden en de duur die men nodig heeft om zich te verplaatsen zal nog toenemen.

Daarnaast is er ook in Zeebrugge sprake van een nijpend personeelstekort. De 207 werknemers in de haven hadden eind 1999 gemiddeld 41 dagen vakantie te goed. In een dergelijke situatie is het dan ook begrijpelijk dat werknemers om een mutatie vragen of gedemotiveerd worden, zeker als ze een hele inspanning moeten leveren om hun werkpost te bereiken.

In de recente onderhandelingen over het sociaal akkoord werd de vraag om een haventoeelage voor de werknemers van Zeebrugge door de NMBS-directie, wiens bevoegdheid het uiteindelijk is, categoriek afgewezen.

Henk Verlinde

Mevrouw de minister, ik wens u dan ook volgende vragen te stellen. Bent u van oordeel dat de toekenning van een haventoeelage voor de werknemers in Zeebrugge een billijke compensatie is voor hun inspanningen in het woon-werkverkeer ?

Bent u bereid eventuele stappen te ondernemen om het sociaal overleg rond de haventoeelage opnieuw aan te zwengelen ?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, de vragen over het personeelsbeleid van de NMBS behoren tot de autonomie van het spoorwegbedrijf. De NMBS liet mij weten dat men met de instelling van een haventoeelage in Antwerpen in 1970 niet de intentie had om een compensatie te verlenen voor de woon-werkverplaatsing, evenmin als met de latere aanpassingen, waarvan de laatste werd ingevoerd op 1 januari 2000.

De specifieke toestand van de spoorwegtewerkstelling binnen het betrokken havengebied kan, aldus de NMBS, op geen enkele wijze worden vergeleken met de tewerkstelling in andere werkzetels met inbegrip van de haven van Zeebrugge en andere min of meer afgelegen werkposten.

De uitgestrektheid van de Antwerpse haven en het volume van de spoorwegactiviteit aldaar hebben de NMBS tot deze specifieke maatregel doen beslissen. Voor de berekening ervan werd trouwens geen rekening gehouden met de afstand die betrokkenen reeds tussen het aankomststation, Antwerpen Centraal of Antwerpen Berchem en Antwerpen Dam moeten afleggen.

Bovendien onderstreept de NMBS dat er geen enkel verband is tussen de achterstand in de toekenning van vrije dagen - er is trouwens geen sprake van een achterstand van 41 dagen vakantie - en het feit dat sommige werkposten afgelegen zijn. Voor de uitvoerende diensten, inzonderheid in activiteiten die rechtstreeks verband houden met het treinverkeer, wordt ingevolge het tijdsverlof bij werving en opleiding een verhoogde achterstand genoteerd. Om dit op te vangen werd reeds beslist tot een tijdelijke vermeerdering van de personeelssterkte, die momenteel voorbereid wordt.

Inzake het woon-werkverkeer worden door de NMBS ten behoeve van haar werknemers reeds heel wat inspanningen gedaan op het gebied van gratis vervoer en voor de vergoeding van het gebruik van openbaar vervoer en eigen wagen. Als werkgever kan de spoorwegmaatschappij echter geenszins alle lasten op zich nemen die voortvloeien uit de individueel gekozen woonsituatie van haar werknemers. De NMBS vindt dat er momenteel, op grond van de inhoud en de motivatie van de bestaande haventoeelage in Antwerpen, geen reden is om te over-

wegen om deze maatregel naar andere situaties uit te breiden. Zodra zich een werkelijk probleem voordoet dat op dezelfde grond volledig vergelijkbaar is, wil de NMBS wel een voorstel doen om hierover te onderhandelen.

De heer Henk Verlinde (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord en ik vermoed dat zij hiervoor ook niet de volle verantwoordelijkheid draagt, aangezien het afkomstig is van de NMBS-verantwoordelijken. Het lijkt mij absurd dat de criteria die van toepassing zijn in de haven van Antwerpen niet zonder meer kunnen worden toegepast in de haven van Zeebrugge, omdat volgens de NMBS de toestand niet vergelijkbaar is. Is 25 minuten te voet in Antwerpen niet hetzelfde als 25 minuten te voet in Zeebrugge ?

Men maakt zich ervan af door te zeggen dat er geen oorzakelijk verband is tussen het ontbreken van die haventoeelage en die 41 dagen. Die 41 dagen vloeien voor een stuk voort uit ziekteperioden. Als een werknemer vaststelt dat men voor hetzelfde werk in Antwerpen meer verdient dan in Zeebrugge en men dus niet krijgt waarop men recht heeft, werkt dit demotiverend. Dit zal zeker een rol spelen wat het personeelsbestand betreft.

Ik zal het antwoord van de minister of van de NMBS aan de betrokkenen bezorgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jozef Van Eetvelt en Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het mobiliteitsproject 'fietstrein' van de VZW Langzaam Verkeer" (nrs. 1339 en 1391)

Questions orales jointes de MM. Jozef Van Eetvelt et Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de mobilité 'vélo/train' de l'ASBL 'Langzaam Verkeer'" (n^{os} 1339 et 1391)

De heer Jozef Van Eetvelt (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik denk dat wij met alle mogelijke middelen moeten zoeken naar een oplossing voor het mobiliteitsprobleem in dit land, of alleszins moeten trachten de mobiliteit te verbeteren, zodat het in meer en meer regio's dichtslibben van het verkeer wordt voorkomen. Dit is niet alleen de taak van de overheid, maar ook van andere besturen en organisaties. De VZW Langzaam Verkeer, u niet onbekend, heeft een initiatief gelanceerd op de lijn Sint-Niklaas-Mechelen, dat misschien niet helemaal nieuw is, maar toch interessant genoeg om een oplossing te bieden voor de mobiliteit in wat wij soms de gouden driehoek noemen.

Jozef Van Eetvelt

Het gaat meer in het bijzonder om het invoeren van de fietstrein, wat wil zeggen dat het voor- en natransport van dit vervoermiddel beter en gemakkelijker wordt georganiseerd. Ik hoef niet te zeggen dat in dit land en vooral in Vlaanderen, door de spreiding van wonen, werken en recreatie, het voor het openbaar vervoer niet altijd gemakkelijk is om die verschillende structuren te bedienen. Vandaar dus dat wij moeten zoeken naar oplossingen die combinaties mogelijk maken. Het fietstreinverkeer behoort daar zeker toe.

Ik meen dat dit voorstel belangrijk genoeg is om het niet zomaar te laten liggen en daarom, mevrouw de minister, wil ik u daarover enkele vragen stellen.

U zal de huidige ontwerpen, die ter studie voorliggen, allicht wel kennen. Welke is uw houding terzake? Als uw houding positief is - en ik ga daarvan uit - bent u dan bereid om bepaalde proefprojecten mee te helpen organiseren? Ten slotte, moeten wij niet de medewerking vragen van andere partners, waarbij ik bijvoorbeeld denk aan het sluiten van convenanten tussen de gewestelijke overheden, provincies en gemeenten? Kortom, mevrouw de minister, ik wil peilen naar uw interesse voor het voorstel van de VZW Langzaam Verkeer.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u bent enkele weken geleden in het bezit gesteld van een proefproject voor een nieuwe mobiliteitscultuur. Het bureau voor mobiliteitsmanagement, de VZW Langzaam Verkeer, heeft u dit voorstel gratis ter beschikking gesteld. Het project werd kant en klaar op uw bureau gelegd, zonder dat u dure studies behoefde te bekostigen. Het project wil een samenwerkingsverband organiseren tussen de NMBS en andere partners voor mobiliteit met het oog op het herwaarderen van regionale spoorlijnen en dit op twee wijzen.

Ten eerste, de fiets moet in iedere trein, op één lijn, buiten de schoolspits, vlot worden meegenomen, zodat trein en fiets één vervoersketen vormen en zodat meer doelgroepen door de trein worden aangetrokken. Ten tweede, wil men een verhoging bereiken van de frequentie van de personentreinen, zodat op diezelfde regionale spoorlijnen een commerciële klokvastere treindienst om het half uur kan worden ingericht.

In de studie worden twaalf mogelijke lijnen voorgesteld waarop dit project zou kunnen proefdraaien. In de marge daarvan pleit het raadgevend comité van de gebruikers bij de NMBS al jaren voor het stimuleren van het gecombineerd fiets- en treingebruik. Het comité stelt echter vast dat er met hun adviezen in het geheel geen rekening wordt gehouden en dat ons land op dat gebied blijkbaar een van de fietsonvriendelijkste landen is. Daarom, mevrouw de minister, wil ik u enkele concrete vragen stellen.

Ten eerste, wat denkt u over dit proefproject en ten tweede, zullen dit proefproject en de voorstellen van het raadgevend comité aan bod komen tijdens de besprekingen over de herziening van het beheerscontract?

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal de twee vragen gezamenlijk beantwoorden.

Mijn kabinet heeft een tijd geleden een voorstel in die zin ontvangen. Het wordt op dit ogenblik onderzocht. Het spreekt voor zich dat de fiets een belangrijke rol moet spelen in de transportketen en dat een optimale samenwerking met de andere transportmiddelen moet worden nagestreefd. Daar moet u mij niet meer van overtuigen. Het gaat hier zowel over het onthaal als over het vervoer van de fietsen. Ik vind het concept van de fiets-trein aantrekkelijk, want het kan inderdaad een gedeeltelijke oplossing voor problemen in de transportketen bieden.

Op korte termijn is dit project niet onmiddellijk uitvoerbaar in de vorm waarin het beschreven is, vermits men ervan uitgaat dat er stevast aan elke trein van een bepaald uitgekozen route een aangepast dubbeldeksrijtuig gekoppeld moet worden dat specifiek gericht is op het vervoer van fietsen. Op de bovenverdieping zouden zitplaatsen voorzien zijn, op de benedenverdieping kunnen de fietsen gestald worden.

Ik weet niet of u weet dat er dubbeldekstreinen zijn besteld bij Bombardier in Manage. Ik hoop in de eerste plaats op een oplossing voor de werknemers daar, eventueel een verandering van de beslissing van Bombardier, maar ik hoop voor de treingebruikers dat het geen vertraging zal opleveren in de levering van de dubbeldekstreinen. De kwestie van de tewerkstelling is natuurlijk het dringendst.

In deze wagon zijn er dus twee verdiepingen: op de bovenverdieping bevinden er zich zitplaatsen en op de benedenverdieping zal er plaats voorbehouden zijn voor fietsen. De NMBS beschikt momenteel niet over dergelijk rollend materieel. Dat is vandaag dus moeilijk realiseerbaar.

Voor het toekomstig treinmaterieel wordt gezocht naar een rijtuig met een functionele ruimte om beter en comfortabeler fietsvervoer op bepaalde verbindingen mogelijk te maken. Er dient wel rekening te worden gehouden met het feit dat het project fiets-trein extra buffertijden vereist voor het laden en lossen van de fiets. Het is dus in elk geval belangrijk dat de nodige laad- en lostijden initieel opgenomen zijn in de dienstregeling. Daarnaast is het ook steeds belangrijker dat er meer werk gemaakt wordt van meer en betere parkeerplaatsen voor fietsen.

De onderhandeling over de bijlage van het huidige beheerscontract zit momenteel in de eindfase. Dergelijk initiatief zal dus later moeten bestudeerd worden. Om

Isabelle Durant

een goed fietsbeleid te hebben, behouden de verschillende autoriteiten hun eigen bevoegdheden. Wat bijvoorbeeld de maatregelen in de stations betreft, dat blijft mijn bevoegdheid, maar de omgeving van de stations behoort niet tot mijn bevoegdheid.

Ik bestudeer die zaak niet alleen op theoretisch vlak. Ik zoek ook naar effectieve en technische maatregelen om een echte dienst te kunnen verlenen aan de reizigers die hun fiets willen gebruiken, bijvoorbeeld om naar het werk te gaan.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Als ik het goed begrijp, mevrouw de minister, dan bent u voor het idee gewonnen. Dan is het veeleer een kwestie van onderzoek en ik heb de indruk dat dat nog een tijdje kan duren. Bovendien meen ik verstaan te hebben dat de bestelling van de treinstellen doorkruist wordt door de moeilijkheden bij Bombardier. De bestelling kan eigenlijk nog later worden uitgevoerd dan gepland was.

Wat mijn vraag betreft of het nu nuttig is - wanneer u voor het idee gewonnen bent - om toch met andere besturen bepaalde overeenkomsten te sluiten : ik denk toch dat u daar iets te vlug aan voorbij bent gegaan. Ik denk dat het een kwestie is van te coördineren in die zaak, en niet van te zeggen dat ieder zijn eigen bevoegdheid heeft. Ik denk het uw rol is een zekere coördinatie tot stand te brengen om uiteindelijk te kunnen overgaan tot een volledige integratie.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

Mevrouw de minister, u hebt echter niet geantwoord op mijn vraag of dit proefproject en ook de voorstellen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers aan bod komen tijdens de besprekingen van de herziening van het beheerscontract. Als u het echt meent met het trainen en fietsbeleid in ons land, kunt u daar uw overtuiging laten zien.

Minister **Isabelle Durant** : Ik moet ook mijn partner overtuigen, ook al ben ik zelf overtuigd. Op dit terrein zijn er steeds veel en ook goede argumenten. In de discussie over het beheerscontract heb ik vastgesteld dat de fiets door de NMBS beschouwd wordt als een week-endobject, een vrijetijdsbesteding. U spreekt over faciliteiten voor de fietsers in de stations, over ruimte voor de fiets in de trein. De NMBS heeft niet altijd hetzelfde standpunt als bijvoorbeeld de vereniging Langzaam Verkeer. U moet beseffen dat uw en mijn overtuiging slechts één alternatief zijn. U moet ook begrijpen dat er binnen de NMBS niet altijd sprake is van slechte wil. Dit neemt niet weg dat de eerste argumenten met betrekking tot

vertragingen altijd van technische aard zijn. Zij spreken in termen van bijkomende moeilijkheden. Het is ook en vooral een taak van overredingskracht ten overstaan van de NMBS. Ik kan u verzekeren dat dit niet altijd een gemakkelijke taak is.

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 "l'introduction des demandes de permis pour la mise à quatre voies des lignes 161 et 124" (n° 1340)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanvraag tot bouwvergunning voor de ontubbeling van de lijnen 161 en 124" (nr. 1340)

M. **Jean-Pierre Grafé** (PSC) : Monsieur le président, madame la ministre, dans le cadre de la réalisation du RER destiné à desservir la région bruxelloise, la SNCB a fait savoir par voie de presse qu'elle introduirait les demandes de permis pour la mise à quatre voies des lignes 161 et 124 seulement en décembre 2000.

Ce report m'étonne pour la ligne 161 étant donné les accords politiques existant à propos de ce dossier, étant donné aussi la décision technique de la SNCB de réserver la construction des deux nouvelles voies au RER, étant donné enfin l'existence des plans d'implantation. Pourriez-vous dès lors me préciser quelles sont les motivations de la SNCB de reporter l'introduction de ces demandes ? Vu le retard injustifié annoncé pour ce faire, ne faudrait-il pas envisager de créer un groupe de travail SNCB - Régions pour accélérer les procédures d'octroi des permis ?

En ce qui concerne la ligne 124, le retard est encore plus perceptible puisque, depuis plus d'un an déjà, la SNCB a chargé ses services de réaliser les études techniques nécessaires. Pour l'heure, aucun plan d'implantation n'a été établi. Quand ces plans d'implantation seront-ils finalisés et soumis aux instances concernées ?

Je vous remercie, madame la ministre, de bien vouloir me donner deux réponses précises à mes deux questions précises.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, la mise à quatre voies des lignes 124 et 161 n'était pas prévue dans le plan d'investissement 1996-2005. Depuis l'élaboration de ce plan, de nouveaux éléments sont intervenus, dont notamment la décision de

Isabelle Durant

principe qui a été prise le 30 mars 1999 par la CICI et qui a été confirmée par le nouveau gouvernement. Il s'agit précisément de la mise à quatre voies desdites lignes. Cette décision n'est pas encore inscrite au calendrier.

Je vous signale que ce que vous avez lu, comme moi, dans la presse concerne le dossier Masterplan qui porte sur la "mobilité dans et autour de Bruxelles" mais qui appartient à la SNCB. Il n'a pas d'autre statut que celui-là.

Je vous disais donc que le calendrier reste à préciser. En vue d'un accord de coopération Etat/régions sur le RER, j'ai relancé la discussion et j'ai mis en place le groupe de travail à haut niveau qui est chargé d'élaborer tant le planning que le montage financier/juridique liés au RER. Je vous signale que dans ce groupe de travail à haut niveau, les régions sont représentées. Ce sera donc l'occasion pour elles de faire valoir l'intérêt du dossier.

Ces éléments permettront d'établir un planning des différents travaux qui feront donc l'objet d'une inscription en conséquence dans le plan d'investissement, actuellement en cours de révision. Ce plan permettra à la SNCB de finaliser les études d'implantation, avant l'introduction des demandes de permis de bâtir.

Quant à la ligne 161, les plans sont presque terminés et les avant-projets pourront être établis. Les dossiers contenant ces plans et présentant le projet sont en cours de réalisation et seront présentés aux communes concernées. Ces propositions permettront d'engager des discussions avec les autorités des communes qui seront traversées par le RER. Les plans des avant-projets seront affinés sur la base des résultats de ces discussions. A ce jour, les communes de Watermael-Boitsfort et de Hoeilaart ont déjà pris connaissance des dossiers les concernant. L'entrevue avec les autorités communales de La Hulpe est prévue dans le courant du mois d'avril 2000.

En ce qui concerne la ligne 124, l'établissement des plans d'avant-projet dépend de la fourniture à la SNCB des informations topographiques issues des relevés aériens. Les premières données doivent parvenir à la SNCB dès la mi-avril 2000. Ensuite, on adoptera la même procédure de travail que celle utilisée pour la ligne 161.

Comme je l'ai dit, le projet intitulé "Mobilité dans et autour de Bruxelles" est un document interne à la SNCB et il n'a pas été approuvé par le gouvernement. Cela signifie que les décisions en matière d'investissements relatifs au RER seront prises dans un double cadre : d'une part, dans le plan décennal 2001-2010 et, d'autre part, dans le dossier spécifique au RER. Le plan décennal doit être approuvé par le gouvernement dans le courant du deuxième semestre 2000. La procédure débutera donc

incessamment, mais auparavant, la SNCB doit remettre son avant-projet pour qu'il puisse être discuté au sein du gouvernement. Une consultation des régions est prévue dans le cadre de l'élaboration du plan décennal.

Quant au RER, je répète qu'il doit faire l'objet d'un accord de coopération Etat/régions qui sera préparé par le groupe de travail à haut niveau. Sur la base des conclusions de ce groupe de travail, j'établirai, avant l'été, une note de travail très complète sur la structure du RER, sur le calendrier des travaux et l'organisation juridique et financière.

Cela dit, mon intention est bien de faire en sorte que le travail soit effectué par étapes et que les infrastructures soient mises en exploitation au fur et à mesure de leur réalisation, de manière à signaler aux usagers que le RER commence à prendre forme, malgré une mise à quatre voies qui prendra un certain temps en fonction des procédures d'expropriation, qui seront relativement longues. Mais le plan "mobilité autour de Bruxelles" a reporté cet élément à 2009, selon une programmation de la SNCB, étrangère au calendrier que le groupe de travail devra, lui, établir par rapport aux investissements nécessaires.

Dès lors, le gouvernement fédéral ne dérogera pas, sur le fond, à la décision de la CICI du 30 mars 1999 en ce qui concerne la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Nivelles et Bruxelles-Ottignies.

M. Jean-Pierre Grafé (PSC) : Madame la ministre, je constate que vous êtes, tout comme nous, informée par la voie de la presse. En effet, les informations que vous nous donnez aujourd'hui non seulement ne sont pas très précises mais ont déjà été données par la SNCB. Je regrette, dans votre chef, une absence de volonté politique plus affirmée, plus volontariste pour la réalisation du RER autour de la région bruxelloise. Vous devriez méditer cette phrase : "Subir n'est pas accepter".

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de commissie Spoorvervoer" (nr. 1352)

Question orale de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la commission Transport ferroviaire" (n° 1352)

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, beste collega's, het koninklijk besluit van 23 maart 1999 regelt de vergunning waarover een spoorwegonderneming moet beschikken voor de verlening van spoorvervoerdiensten. De Commissie Spoorvervoer zal adviseren over de afgifte, de opschorting of de intrekking van een vergunning. Volgens het ministerieel besluit van 18 maart 1999 bestaat deze commissie uit 9 leden. Vier effectieve leden worden aangeduid door de beheerder van de spoorweginfrastructuur - voorlopig de NMBS - en de vijf andere effectieve leden worden aangewezen wegens hun bekwaamheid en als vertegenwoordigers van het Bestuur van het Vervoer te Land.

Kan de minister mij vertellen, gezien het beperkt aantal ondernemingen waarin men in België ervaring betreffende spoorvervoer kan opdoen, hoeveel vertegenwoordigers van het Bestuur van het Vervoer te Land hun bekwaamheid ontleen aan een tewerkstelling, vroeger of nu, bij de NMBS of één van haar filialen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, hoofdstuk 6 van het koninklijk besluit van 11 december 1998 betreffende de vergunning van spoorwegondernemingen en het gebruik van de spoorweginfrastructuur bepaalt de samenstellingstaken en werking van de commissie spoorvervoer en geeft advies nopens de afgifte, de opschorting of de intrekking van de vergunning van spoorwegondernemingen.

De commissie is samengesteld uit 5 effectieve leden van het bestuur van vervoer te land. De vertegenwoordigers van het bestuur zijn statutaire bedienden van de dienst spoorvervoer van dit bestuur. Zij hebben verschillende jaren ervaring binnen deze dienst. Zij vertegenwoordigen zowel juridische, economische als technische expertisen. Niemand van deze leden stamt uit de NMBS of een van haar filialen.

Daarnaast worden de andere vier leden aangewezen door de beheerder van de infrastructuur. Dat is de samenstelling van de leden van deze commissie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jan Mortelmans en Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nrs. 1392 en 1430)

Questions orales jointes de MM. Jan Mortelmans et Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n^{os} 1392 et 1430)

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, tijdens de gedachte-wisseling over de herziening van het beheerscontract kondigde u aan spoedig de gepaste maatregelen te nemen voor het instellen van een geschikte procedure om het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS te kunnen consulteren, om de raad van bestuur van de uitgebrachte adviezen op de hoogte te brengen en de NMBS de mogelijkheid te bieden er afstand van te nemen, doch enkel mits een aanvaardbare en gerechtvaardigde motivatie.

Ondertussen stelde het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS vorige week zijn jaarrapport voor 1999 voor. Het klaagt over het gebrek aan belangstelling van de spoordirectie voor zijn adviezen.

Mevrouw de minister, u krijgt wel een pluim - als het goed is zeggen wij het ook -, maar dan alleen omdat u de eerste minister bent die een advies heeft gevraagd over de mogelijke heropening van een aantal regionale spoorlijnen.

Als de functie van het comité er in hoofdzaak in zou bestaan te wachten tot de minister om een advies vraagt, dan rijzen toch vragen over het nut daarvan. Integendeel, het Raadgevend Comité heeft als bedoeling raad te geven, adviezen te formuleren, op vraag van de NMBS of op vraag van de minister, of zelfs op eigen houtje. In die functie vervult het comité dan ook zijn rol.

Er is wel het probleem dat blijkbaar niemand luistert naar die adviezen. De adviezen gaan over de heropening van lijnen en stations, over het trein-fietsgebruik en over de gebrekkige informatie in het tarievenboekje.

Mevrouw de vice-eerste minister, ik neem het Raadgevend Comité als voorbeeld voor andere adviesorganen. Welke stappen hebt u reeds ondernomen om de procedures zodanig aan te passen dat men minstens gemotiveerd moet reageren op de geformuleerde adviezen ?

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, voor enkele elementen sluit ik mij aan bij de vraag van de vorige spreker. Uit het rapport blijkt inderdaad dat de NMBS geen enkele adviesaanvraag heeft ingediend bij het Raadgevend Comité. Het Raadgevend Comité zelf beweert met stelligheid dat haar adviezen wel degelijk rekening houden met praktische en financiële implicaties. DE NMBS wimpelt mogelijke adviezen nochtans stevast af met budgettaire bezwaren. Daar bemerk ik enige contradictie. Mijn vraag sluit in die zin aan bij de vorige spreker. Welke initiatieven

Bart Somers

zijn terzake reeds genomen ? Is een hervorming, zoals u die suggereert, wel verregaand genoeg om de consument daadwerkelijk te betrekken bij het NMBS-gebeuren ? Er is deze week een rapport verschenen van de Europese Commissie waaruit opnieuw blijkt dat onze spoorwegen te veel overheidssteun krijgen. Zijn er in het kader van een publiek-private samenwerking mogelijkheden voor een meer klantgerichte en dynamische aanpak binnen de NMBS ?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, om een betere samenwerking te verkrijgen, heb ik bij de onderhandelingen met de NMBS gevraagd dat er een artikel zou worden bijgevoegd over het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Concreet heb ik de NMBS gevraagd om in principe binnen de maand te antwoorden op alle adviezen die door het Comité worden verstrekt. Dit is volgens mij niet te veel gevraagd. Bovendien vraag ik aan de NMBS dat ze het Raadgevend Comité beter zou informeren en het zou raadplegen over een aantal belangrijke zaken, zoals de dienstregeling, de tariefaanpassingen en de kwaliteit van de dienstverlening. Ik heb aan de NMBS ook gevraagd het Comité systematisch te informeren over de regelmaat van de treinen. Deze informatie zou ter beschikking van het Comité moeten liggen. Over het bijvoegsel aan het beheerscontract moet echter nog worden onderhandeld, deze discussies zijn nog niet geheel afgerond. Een van de vele argumenten van de NMBS is dat een maand te kort en moeilijk verdedigbaar zou zijn. Ik heb begrip voor technische argumenten, want niet alle adviezen van het Raadgevend Comité kunnen worden toegepast. Nochtans kunnen de relaties met de klanten worden verbeterd door hen te informeren en consulteren. Het Comité is niet de enige vertegenwoordiger van de gebruikers, maar het heeft expertise en kan advies verlenen.

Volgens mij moet de relatie tussen het Raadgevend Comité en de NMBS veranderen. Het artikel dat als bijlage aan het beheerscontract wordt voorgesteld, zou hierin een nieuwe dynamiek moeten brengen en een betere communicatie en interactie garanderen. We zullen zien hoe ver de NMBS hierin kan gaan.

Nu wil ik het hebben over de specifieke vraag van de heer Somers in verband met het Europees rapport.

Dans le cadre du débat sur la libéralisation, le volet contraignant du point de vue européen est le transport de marchandises. Dans ce cadre, le fameux "paquet ferroviaire", comme on l'a appelé, dont fait partie la directive 91/440 prévoit qu'un accès garanti soit prévu pour les opérateurs européens sur un réseau transeuropéen de fret ferroviaire.

Cela n'implique pas une privatisation des sociétés de transport de marchandises et, notamment en ce qui concerne la SNCB de sa filiale B-Cargo. En revanche,

cela devra permettre à des opérateurs éventuellement privés, à condition qu'ils répondent à une série de critères de licence, etc. de circuler sur le réseau européen et, donc, sur le réseau belge.

Je pense qu'il est fondamental que la SNCB puisse, en tant qu'entreprise publique, se positionner de manière performante dans le nouveau cadre de la mise en oeuvre de ce "paquet ferroviaire", qui n'est d'ailleurs pas attendu avant 2003.

Je pense qu'il faut aborder cette question de la participation avec le privé sans a priori idéologique, et en recherchant avant tout l'efficacité dans la mise en oeuvre d'une priorité, qui est de faire regagner des parts de marché au rail. Cela pourrait éventuellement être le cas dans le cadre d'une collaboration avec le privé.

Je pense aussi que nous devons tirer les leçons de certaines expériences étrangères, notamment en matière de sécurité, qui ont démontré que brader certaines questions dont celle de la sécurité peut aboutir, dans le chef du privé qui a une autre logique, à des situations gravissimes.

Je tiens également à insister sur le fait que, pour ma part, il ne faut en aucun cas affaiblir l'entreprise publique dont le caractère public est une garantie. Cela lui permet d'être mieux à même de répondre aux spécificités de la situation belge en matière de mobilité et de mettre en oeuvre la politique du gouvernement en cette matière. J'estime que la SNCB doit être considérée comme un tout et qu'il ne faut pas l'affaiblir en la privant de ses débouchés, dans l'un ou l'autre secteur du transport, même si aujourd'hui certains constats comme les vôtres ou d'autres formulés dans cette commission, font l'objet d'interrogations tout à fait légitimes. Néanmoins, je pense que c'est vers une amélioration qu'il faut tendre.

En ce qui concerne le transport de voyageurs sur le réseau intérieur, il s'agit clairement d'une mission de service public et, pour moi, cela doit rester ainsi. Cela implique aussi une transparence totale dans l'affectation des moyens publics. Nous avons déjà discuté de cette question.

Les choses sont désormais sur la bonne voie par un examen approfondi par la Cour des comptes et, parallèlement, au sujet de l'affectation des moyens publics au service public, de manière à préparer la discussion du plan décennal.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. De heer Somers heeft mijn vraag aangegrepen om de problematiek van het publiek-privaat partnerschap aan te kaarten. Alhoewel dit een interessante discussie is die

Jan Mortelmans

moet gevoerd worden, dring ik erop aan in de eerste plaats ervoor te zorgen dat het raadgevend comité au sérieux genomen wordt door de NMBS. Ik hoop dat men in de toekomst een geschikte procedure kan vinden om dit te realiseren.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de vorige spreker is een kwalitatieve verbetering van de dienstverlening, mijns inziens, slechts mogelijk als de particuliere sector een meer vooraanstaande rol kan spelen. Ik ga akkoord met de minister dat we dit debat niet ideologisch mogen voeren maar dat het belang van de gebruiker centraal moet staan. Voor de VLD-fractie staat het buiten kijf dat de overheid, ongeacht het privatiseringsmodel dat men kiest, een zeer belangrijke taak blijft behouden onder meer inzake kwaliteitsbewaking en het vastleggen van de doelstellingen en de prioriteiten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Dirk Pieters en Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het heropenen van kleinere stopplaatsen door de NMBS" (nrs. 1412 en 1439)

Questions orales jointes de MM. Dirk Pieters et Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de points d'arrêt de moindre importance par la SNCB" (n^{os} 1412 et 1439)

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het is algemeen geweten dat in het verleden nogal wat kleinere stations werden gesloten. Dat gebeurde zelfs in een ver verleden, met name in de periode-De Croo. Ik heb veel begrip voor de logica die men toen hanteerde. Er waren te weinig opstappers en te hoge exploitatiekosten. Men was van mening dat de rol van deze stations door de busmaatschappij diende te worden overgenomen. De mobiliteitsproblematiek was toen niet wat hij nu is. De gegevens van het dossier zijn ondertussen grondig veranderd. De mobiliteitsproblemen worden alsmear groter, maar ook de consensus om er iets aan te doen wordt groter. Men is het erover eens dat dit probleem vooral via beter openbaar vervoer ingrijpend moet worden aangepakt. Bovendien komt er ook wat budgettaire ruimte vrij. De minister staat positief tegenover het heropenen van vroeger gesloten stations. Ook het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS heeft zich uitdrukkelijk uitgesproken ten gunste van de heropening van een aantal goed uitgeruste stopplaatsen, onder meer voor een 25-tal stations in de Vlaamse gemeenten. Een voorbeeld

daarvan is het station Beert-Bellingen in Pepingen, dat in mijn eigen regio ligt. Het is gelegen op 15 kilometer van Brussel op de lijn 94 Brussel-Edingen. Het feit dat dit station niet kan worden gebruikt houdt voor de betrokkenen in dat zij zich hetzij met de lijnbus hetzij met de wagen via zwaar belaste gewestwegen moeten verplaatsen naar Brussel.

Mevrouw de minister, ik had graag uw reactie gehad op het advies van het Raadgevend Comité. Meer bepaald interesseert het ons te weten of u reeds weet welke criteria u zult aanwenden om te beslissen welke stopplaatsen wel en welke niet zullen worden heropend.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik was aanwezig bij de voorstelling van het jaarverslag van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS. Er waren ook leden van de raad van bestuur van de NMBS aanwezig, wat normaal is aangezien zij zich ook moeten informeren. Wat mij echter heeft gestoord was de commentaar die werd gegeven op het Raadgevend Comité. Blijkbaar is de raad van bestuur van de NMBS niet echt van plan om met dit comité serieuze zaken te doen.

Mevrouw de minister, u bent in ieder geval van oordeel dat sommige stopplaatsen opnieuw in gebruik moeten worden genomen. Ik ken ook het stationnetje van Beert-Bellingen. Ik zou ervoor willen pleiten dat men niet zomaar à la tête du client of op verzoek van een parlamentslid stations zou heropenen. Er moeten objectieve criteria worden gehanteerd. Er moet worden nagegaan wat mogelijk is binnen het bestaande budget.

Graag vernam ik van de minister of op een of andere neutrale objectieve manier stopplaatsen in oude bestaande stations of nieuwe stopplaatsen kunnen worden overwogen. Mevrouw de minister, kunt u ons meedelen binnen welke termijn u deze heropening wilt realiseren ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, in verband met kleine stations of stopplaatsen heeft het raadgevend comité in zijn advies 0001 een voorstel gedaan inzake de heropening van sommige stations en stopplaatsen. Dit advies was reeds een vervolg op het vorige advies 9708.

In het kader van de herziening van het tweede beheerscontract heb ik aan de NMBS gevraagd zes pilootlijnen, waarover we hebben gesproken in een vorige vraag, te onderzoeken als kwaliteitsproject waarbij een betere bediening wordt nagestreefd voor een maximaal potentieel aan klanten.

Daarnaast heb ik ook aan de NMBS gevraagd specifiek de voorwaarden tot heropening van een aantal lijnen te willen onderzoeken. Het gaat meer in het bijzonder over de volgende lijnen : Neerpelt-Weert, Haren-Athus-Virton, Genk-Maasmechelen, Libramont-Bastenaken, Aalst-Dendermonde-Puurs en Ottignies-Nijvel.

Isabelle Durant

De NMBS zal in principe een verslag overmaken om de beslissing tot heropening te ondersteunen. Het gaat wel om onderzoek met betrekking tot lijnen waarop momenteel geen activiteit plaatsvindt of die nog voor uitbreiding vatbaar zijn.

Wat het advies 0001 van het raadgevend comité betreft ben ik het eens met de door hen aangebrachte criteria die een heropening of nieuw-opening kunnen verantwoorden. Het raadgevend comité spreekt van demografische, sociaal-economische, geografische en verkeerskundige criteria waar ik volledig kan achter staan.

Op basis van deze elementen geeft het comité volgende mogelijkheden : regionale opstapplaatsen in de nabijheid van stedelijke centra die in zekere zin passen in een concept van voorstadsverkeer; stations of stopplaatsen in gemeenten waar een belangrijk demografisch potentieel is - het kan hier eveneens om een nieuwe locatie gaan -; herevaluering van vroegere gesloten stopplaatsen veelal gesteund door goed voorbereide dossiers vanwege de lokale bevolking; evaluatie van opening of heropening van stopplaatsen in toeristische gebieden maar ook een betere bediening van landelijke gebieden op plaatsen waar een vlotte inschakeling in de bestaande dienst mogelijk is.

Ik ben het eens met deze aanpak en vind het een onderzoek naar de heropening van nieuwe stopplaatsen een goed criterium.

Tenslotte meen ik, net zoals het raadgevend comité vooropstelt, dat er in eerste plaats voorrang gegeven moet worden aan die stations of stopplaatsen waarvan de bediening vlot geïntegreerd kan worden in de bestaande dienstregeling zodat de kostprijs van een heropening beperkt kan blijven tot de eventuele heraanleg van de perrons en een uitrusting.

Het advies dat het raadgevend comité geeft, telt talloze voorbeelden van mogelijke nieuwe of te heropenen bedieningspunten. Momenteel is er echter binnen mijn kabinet geen verder onderzoek verricht naar specifieke heropeningen of openingen. De discussie die nu plaatsvindt, heeft meer betrekking op de hierboven reeds aangehaalde pilootprojecten inzake totale kwaliteit of onderzoek naar heropening van lijnen.

Voor een deel lopen deze belangen natuurlijk parallel. Onderzoek naar het heropenen van lijnen impliceert ook onderzoek naar het heropenen van de diverse mogelijke bedieningspunten. Dat is de stand van zaken in verband met de kwaliteit en de heropening.

Voor de criteria voor het heropenen van stations zijn van belang. Ik stel in de rapporten van de NMBS vast dat er echte criteria voor een heropening komen. Misschien zijn er ook andere elementen die een beslissing in de goede of slechte richting kunnen duwen. Dat verschilt

naargelang de standpunten. Ik wil echter tot objectieve criteria komen, zowel demografische als sociaal-economische en verkeerskundige. Ook het potentieel van een lijn is van belang. Wij hebben het daarover gehad in verband met bijvoorbeeld de lijn Libramont-Bastogne. Ook andere lijnen in Vlaanderen kwamen in dat verband ter sprake. Wij moeten nagaan wat hun potentieel is, zowel het huidige als het toekomstige, en hoe het werd geëvalueerd.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mevrouw de minister, ik sluit mij zeker aan bij het pleidooi om in deze aangelegenheid vooral objectieve criteria te gebruiken die kunnen worden getoetst. Dan kunnen de diverse aanvragen op dezelfde wijze worden beoordeeld. Ik geef graag toe dat dit niet eenvoudig is.

In uw antwoord mis ik echter een tijdsperspectief. Wanneer zal men zich concreet uitspreken over bijvoorbeeld de 25 voorstellen voor Vlaanderen ? Moet ik deze vraag volgend jaar opnieuw stellen of kunt u ons een tijdsperspectief bieden ? Wanneer zullen deze criteria voldoende geobjectiveerd of verfijnd zijn om de concrete gevallen te beoordelen en tot een uitspraak over de timing te komen ?

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mevrouw de minister, u hebt verwezen naar eventueel te openen stations op lijnen die nu niet meer in gebruik zijn. Wij zijn echter ook bezorgd om stopplaatsen op bestaande lijnen die niet meer worden gebruikt. Ik vind wel dat we hier mogen spreken van een trendbreuk, hoewel deze term al dikwijls misbruikt werd. Vroeger had men het steeds over de stations die men al dan niet zou sluiten terwijl men nu debatteert over het eventueel heropenen van stations.

Wat het tijdsperspectief betreft, ben ik er uiteraard voorstander van om zo snel mogelijk beslissingen te nemen. Mijnheer Somers, u kunt echter niet verlangen dat wij in één regeerperiode het beleid van de voorbije vijftientig jaar rechte trekken. Dat even terzijde.

Minister **Isabelle Durant** : Collega's, de criteria zijn nu mijn voornaamste doel en ik heb een onderzoek gevraagd van zes lijnen om de criteria te objectiveren. Natuurlijk zullen de criteria dezelfde zijn voor alle zes de lijnen. Ik wil u er ook aan herinneren dat de NMBS een autonoom bedrijf is. Dat is de facto een beperking. Dit is op zich geen slechte zaak maar ik kan niet alle details bij de NMBS gaan bekijken. Inzake heropening is het heel belangrijk dat steeds dezelfde criteria kunnen worden gehanteerd, bijvoorbeeld voor de zes lijnen waarvoor ik een onderzoek heb gevraagd. Ik meen dat de acties van het raadgevend comité in de toekomst ook een manier kunnen vormen om te trachten de zaken te objectiveren. Absolute objectiviteit bestaat immers niet. Men moet de beste manier vinden om te werken met elementen die misschien niet echt politiek maar toch veeleer subjectief van aard zijn.

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 goedkeuring van de jaarrekening 1999 van de NMBS" (nr. 1416)

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'approbation du compte d'exploitation 1999 de la SNCB" (n° 1416)

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, volgens mijn informatie vergadert de raad van bestuur van de NMBS op 31 maart 2000 over de jaarrekeningen 1999. De Staat, vertegenwoordigd door de minister van Mobiliteit, is gemachtigd om als aandeelhouder zijn goedkeuring te geven. Tijdens gedachtewisselingen op andere momenten in deze commissie, is er enige beroering rond deze jaarrekeningen ontstaan. U hebt een grotere transparantie van de financiële situatie van de NMBS en haar boekhouding als een beleidsprioriteit naar voren geschoven. Dit geldt ook voor de besprekingen over de herziening van het beheerscontract.

Bovendien hebt u aangekondigd een extern onderzoek in te stellen op de boekhouding. De meerderheidspartijen in deze commissie hebben u daarin gesteund. In het verleden gebeurde het vaak dat deze jaarrekeningen, die toch zeer omvangrijk zijn, slechts enkele uren voor de algemene vergadering op het kabinet aankwamen. De Staat had dus, bij monde van de minister, slechts enkele uren tijd om die documenten door te nemen, op zijn kwaliteiten te beoordelen en al dan niet goed te keuren.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen. Bent u bereid om de goedkeuring van de jaarrekening 1999 van de NMBS slechts te geven onder voorbehoud van de uitoefening van deze externe audit waartoe u zich heeft geëngageerd, teneinde een garantie te hebben op de juistheid van deze goed te keuren jaarrekening ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, op dit moment is het iets te vroeg om deze vraag te beantwoorden. Je m'explique. Ik heb de rekeningen nog niet gekregen.

A l'heure actuelle, je ne dispose pas encore des comptes tels qu'ils seront déposés prochainement pour l'approbation auprès de l'assemblée générale. Par ailleurs, comme vous devez le savoir, ces comptes doivent être aussi accompagnés d'un rapport des réviseurs, rapport à

propos duquel il a été convenu, dans le cadre de la négociation du contrat de gestion, qu'il devrait être le plus circonstancié possible. J'estime en effet que les commentaires des réviseurs permettent une bonne compréhension des comptes.

En outre, la loi sur les sociétés commerciales ne prévoit une communication desdits comptes et du rapport des commissaires que quinze jours avant la tenue de l'assemblée générale. Or, il me faut pouvoir disposer de ces documents avant de décider en pleine connaissance de cause s'il y a lieu éventuellement de conditionner l'approbation des comptes aux résultats de l'audit. Néanmoins, je peux vous informer du fait qu'en l'espèce, l'assemblée générale se tiendra le 28 avril et que j'ai réussi à obtenir un délai de quarante-huit heures qui me permettra tout de même d'analyser convenablement ces comptes - au lieu des quelques heures prévues normalement et rendant pareille mission impossible.

Dès lors, je prépare avec mes juristes cette assemblée générale. Nous étudions toutes les éventualités, en ce compris celle à laquelle vous faites allusion dans votre question. En conséquence, je n'exclus a priori aucune piste quant à l'attitude à adopter en assemblée générale. Mais quelle qu'elle soit, elle devra se montrer réfléchie, car l'approbation des comptes constitue une décision très importante pour la société, ses travailleurs et ses usagers. Aussi, je désire à la fois veiller tout particulièrement à garantir la transparence, sur laquelle je me suis engagée, et permettre également le fonctionnement de la société au bénéfice de ses usagers et de son personnel.

Voilà donc où nous en sommes dans la préparation de cette assemblée générale. Je n'ai encore jusqu'à ce jour reçu ni les comptes - tels qu'ils seront déposés aux fins d'approbation auprès de l'assemblée générale - ni le rapport des réviseurs, avec lesquels nous collaborons déjà toutefois.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Mag ik u erop wijzen dat het verslag van de revisoren ook in het verleden reeds bestond en dat wij, ondanks het verslag van de revisoren en de interne controlemechanismen die binnen de NMBS aanwezig zijn, van oordeel waren dat het noodzakelijk was een externe audit te laten uitvoeren om de financiële transparantie, de waarderingsmechanismen die in de begroting en de rekening zijn opgenomen, beter te begrijpen en alzo vanwege de overheid een beter zicht te krijgen op het interne reilen en zeilen van de financiële structuur van de NMBS.

Volgens mij lijkt het naakte feit van het verslag van de revisoren een onvoldoende garantie op een inzicht vanwege de overheid. Daarom is die audit noodzakelijk. Het lijkt mij dan, volgens de logica die wij willen volgen, dat wij moeilijk nog rekeningen kunnen goedkeuren zonder

Bart Somers

dat voorbehoud te maken, dat bepaalt dat wij moeten proberen meer inzage te verwerven via een externe audit. Een externe audit en de goedkeuring van een rekening zijn onlosmakelijk aan mekaar verbonden. Ik begrijp dat het een moeilijke afweging is. Het goedkeuren van een rekening is een belangrijke beslissing binnen een onderneming. Beide kunnen worden verzoend door het verlenen van een goedkeuring onder voorbehoud, waardoor men én de goedkeuring heeft én de garantie krijgt van een externe controle die ons moet toelaten de cijfers goed te begrijpen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ongeoorloofd gebruik van de Kennedytunnel voor ADR-transporten" (nr. 1435)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation abusive du tunnel Kennedy par des transports ADR" (n° 1435)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, aanleiding tot deze vraag is het ongeval dat enkele weken geleden plaatsvond in de Kennedytunnel en waarbij enkele vrachtwagens werden betrokken. De tunnel werd enkele uren gesloten met alle gekende gevolgen en er vormden zich 90 km files waardoor de stad en de haven omzeggens onbereikbaar waren.

Mevrouw de minister, wat zou er gebeuren mocht de Kennedytunnel gedurende weken of maanden buiten dienst zijn ? En dat is een reëel risico, want wellicht weet u ook wel dat de Kennedytunnel niet explosiebestendig is, dit in tegenstelling tot de Liefkenshoektunnel en de Craeybeckxtunnel. De Kennedytunnel is echter ouder en is niet als dusdanig gebouwd. Dat is trouwens de reden waarom in dat verband ministeriële besluiten werden genomen en dat er een verkeersbord werd aangebracht aan de ingang van de tunnel, die aanduiden dat het vervoer van sommige gevaarlijke producten er verboden is.

Het zwakke punt terzake is de controle. Hoe kan men op een dergelijke plaats nagaan of er toch transport met gevaarlijke producten doorrijdt ?

Het feit dat bepaalde producten toch via de Kennedytunnel mogen worden vervoerd, maar andere niet, is het vrij eenvoudig de nummers te wijzigen, wat een omweg via Temse of via de Liefkenshoektunnel, met een tol van 500 frank, bespaart.

Vanmorgen ondervroeg ik de minister van Binnenlandse Zaken in dat verband en hij bevestigde onrechtstreeks dat de controle heel fragmentair gebeurt en dat voor 1999 slechts 196 overtredingen ingevolge ADR-transport werden vastgesteld. Welnu, gezien in de Kennedytunnel dagelijks honderdtwintigduizend auto's passeren, waaronder tienduizenden vrachtwagens en gezien bovendien in Antwerpen het grootste petrochemisch industrieel complex van Europa is gesitueerd, kan ik nauwelijks geloven dat er niet meer wordt gezondigd tegen de regel inzake het gevaarlijk transport.

Mevrouw de minister, is het technisch mogelijk via een koninklijk besluit de lijst van verboden ADR-transporten zodanig uit te breiden dat in feite geen enkel ADR-transport nog via de Kennedytunnel mag rijden ? Hopelijk - dat behoort weliswaar tot de bevoegdheid van minister Stevaert - zou dat kunnen passen in een beleid dat het verloop van dergelijke transporten langs de Liefkenshoektunnel stimuleert door bijvoorbeeld de tolheffing af te schaffen.

De verruiming van de lijst van verboden ADR-transporten zou eveneens leiden tot minder fraude; minder transporteurs zullen het risico willen lopen om de tunnel toch te gebruiken met alle risico's van dien.

Mevrouw de minister, is het technisch mogelijk om deze uitbreiding van de controle bij koninklijk besluit te realiseren voor de Kennedytunnel ? Als deze mogelijkheid bestaat, wat denkt u dan van dit voorstel, mevrouw de minister ? Zijn de risico's volgens u voldoende ernstig om een dergelijke regeling te treffen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, in deze specifieke aangelegenheid worden we geconfronteerd met de keuze van het minste kwaad. De wegcode bepaalt dat ADR-transporten zoveel mogelijk over de snelweg moeten gebeuren. Het enige alternatief voor de Kennedy-tunnel is de bebouwde kom. In deze materie is de rol van de veiligheidsadviseurs in de bedrijven uiterst belangrijk. Zij moeten toezien op de conformiteit van de documenten, de kentekens en de vervoerde stoffen.

Er doet zich ook een probleem van controle voor. Acht u het mogelijk om alle vrachtwagens te controleren die de Kennedy-tunnel willen gebruiken ? Hoewel het wenselijk is, valt dit moeilijk te realiseren.

Een interessant denkspoor bestaat uit gerichte controles om de pakkans te verhogen. Het koninklijk besluit van 25 november 1980 en het ministerieel besluit van 15 mei 1996 verbieden de toegang tot de Kennedy-tunnel voor voertuigen geladen met explosieve stoffen, evenals voor tankwagens met zeer brandbare gassen en vloeistoffen. De doelstelling van het koninklijk besluit destijds was de bescherming van de tunnel tegen grote branden of ontploffingen.

Isabelle Durant

Men had eveneens de bedoeling om dergelijke transporten te controleren met behulp van de codes vermeld op de oranje waarschuwingsschilden voor- en achteraan op het voertuig.

Het is evenwel duidelijk dat een transporteur de reglementering altijd kan omzeilen door valse codes op de waarschuwingsschilden aan te brengen, maar hij kan ook alle identificatietekens verwijderen. Hiermee rekening houdend, betekent het toezicht op het algemeen verbod dat men alle vrachtwagens staande houdt voor controle op het ADR-verbod.

Ten slotte vestig ik er uw aandacht op dat een internationale reglementering in voorbereiding is betreffende de harmonisering van de lijsten van gevaarlijke goederen waarvoor de toegang per tunneltype wordt verboden.

Het koninklijk besluit van 25 november 1980 en het ministerieel besluit van 1996 moeten in de toekomst worden aangepast, waarbij met deze toekomstige reglementering wordt rekening gehouden.

Op dit ogenblik is dit mijn standpunt in de keuze tussen systematische controle en verbod. Veiligheid dient hier uiteraard het eerste criterium te zijn, maar wij moeten ook realistisch zijn.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, ik vind dat u een te afwachtende houding aanneemt. In dit land blijkt men slechts in te grijpen als het ondenkbare toch gebeurt. Ik verwijs naar het ongeluk in de Mont Blanc-tunnel waardoor heel Europa is wakker geschoten, maar in België is er nog weinig te merken.

Aan deze zaak zijn twee facetten verbonden : enerzijds, de ramp op zich met alle menselijk leed en anderzijds, de bereikbaarheid van Antwerpen en omgeving indien de Kennedy-tunnel met zijn 120 000 voertuigen per dag voor maanden zou zijn gesloten. Ik denk werkelijk dat u dat onderschat.

Momenteel - en ik weet dat dit niet uw bevoegdheid is - bestaat zelfs geen alternatief verkeerscirculatieplan. Als er in de Kennedy-tunnel iets gebeurt, weet niemand wat er met het verkeer moet gebeuren.

Het is zelfs niet opgenomen in het provinciaal rampenplan. Toch zegt men dat de keuze moeilijk is om maken. Alle hulpdiensten, politie- en veiligheidsdiensten weten dat de transporten dagelijks van die tunnel gebruik maken. Men zegt alleen dat het te moeilijk is om er iets aan te doen. Volgens mij neemt men zeer grote risico's door deze afwachtende houding aan te nemen.

Mevrouw de minister, ik moet u verbeteren. Er is nu wel een alternatief, met name de Liefkenshoektunnel. Deze tunnel is wel ADR-bestendig. Het is niet, zoals u bij de aanvang van uw antwoord hebt gezegd, dat het alternatief de bebouwde kom zou zijn. Dat was vroeger via Temse. Nu is er sinds enkele jaren de Liefkenshoektunnel, waar dergelijke transporten wel door kunnen. Natuurlijk moeten de transporteurs worden aangemoedigd, gedwongen zelfs om zoveel mogelijk langs daar te rijden en niet langs de oude gevaarlijke Kennedytunnel. Dat valt evenwel niet onder uw bevoegdheid. Ik verzoek u wel deze problematiek dringend aan te kaarten in het interministerieel comité met de bevoegde minister van het Vlaamse Gewest, minister Stevaert. Ik denk dat men daar te grote risico's neemt, waarvan wij de gevolgen onvoldoende inschatten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de oplopende kosten van de hogesnelheidslijnen" (nr. 1436)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les coûts exorbitants du TGV" (n° 1436)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag heb ik onmiddellijk neergeschreven toen ik op televisie zag dat de bevoegde ministers het eerste beton hebben gestort in de omgeving van Breda. Het waren overigens prachtige beelden die kunnen worden gebruikt door de minister van Gelijke kansenbeleid als promotie voor de vrouw in de bouwsector.

Ik ben geschrokken door de commentaar terzake op de Nederlandse televisie. Men gaat er in Nederland vanuit dat het budget op hun grondgebied reeds met 10% is overschreden. Mevrouw de minister, ik kom terug op een vraag die ik een aantal weken geleden heb gesteld en die u met een grote bocht hebt ontweken. Ik hoop dat u dat vandaag niet gaan doen. Tijdens het uitvoeren van die werkzaamheden hebt u wellicht van gedachten gewisseld met uw Nederlandse collega over het budget van deze werken. Vermoedelijk heeft zij u gezegd dat het budget al met 10% wordt overschreden. Kunt u volhouden dat de lijn van Antwerpen tot de grens zal worden aangelegd zonder budgetoverschrijding ? Ik kan mij dat niet voorstellen. Als er een budgetoverschrijding is, hoe denkt u ze te financieren ? Moet dat gebeuren binnen het

Jos Ansoms

budget van de HST of gaat men toch, door het feit dat men heeft beslist IC-treinen te laten rijden op het traject, een deel ervan als gemengd project beschouwen en financieren binnen de Vlaamse investeringsenveloppe ?

Ten slotte, ik hoorde de Nederlandse commentator zeggen dat op zeer korte termijn vier HST-stellen per uur over deze lijn gaan rijden. Aangezien de voorgenomen snelheid van deze treinen 300 kilometer per uur is, blijft er plaats over om IC-treinen te laten rijden op dat gedeelte van de lijn ? Mocht dat niet het geval zijn, dan is het glijmiddel dat men heeft gebruikt om de HST-lijn toch aan te leggen langs de E19 niet meer van toepassing. Om de lokale bestuurders wat te kalmeren heeft men immers beslist om een station te bouwen in Brecht en IC-treinen te laten rijden over dat traject. Daardoor is het protest van de lokale bevolking deels stilgevallen. Dan moeten er echter IC-treinen rijden. Hebt u daarop al enig zicht ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, ten eerste, in verband met de oplopende kosten van de HST, kan ik geen uitspraak doen over het tijdschema, het budget en het verloop der werken in Nederland. Wat de werkzaamheden in België betreft, kan ik u meedelen dat de NMBS mij onlangs gemeld heeft dat er geen redenen zijn om te concluderen dat de streefdatum van juni 2005 voor de werkzaamheden op het Belgisch grondgebied niet zou worden gehaald.

Ten tweede, er is momenteel volgens de NMBS - en ik zeg wel degelijk volgens de NMBS - geen sprake van een budgetoverschrijding op de noordtak, integendeel. De NMBS laat weten dat de eerste aanbestedingen gunstig uitvallen in vergelijking met de vastgestelde kostenraming. Natuurlijk is het zo dat de ervaring uit het verleden leert dat dergelijke grote werkzaamheden meestal tot een budgetoverschrijding leiden. In het voorbeeld van de HST Brussel-Parijs kan deze overschrijding als redelijk beschouwd worden.

Ten derde, in verband met de IC kan ik zeggen dat in het verdrag dat gesloten werd tussen België en Nederland er al sprake is van vier HST's per uur en van een IC Antwerpen-Breda. Het precieze aantal zal later bij de uitwerking van de treindienst worden vastgelegd. De NMBS antwoordt mij tevens dat er geen capaciteitsproblemen verwacht worden. Er zouden tien treinen per uur kunnen rijden op dit baanvak.

Tot slot hoop ik, en dat is een belangrijk element, dat de audit die wordt uitgevoerd door minister Daems over de Financiële TGV door de SSP, meer licht zal kunnen werpen op de aanwending van het geld dat noodzakelijk is om het werk te voltooien.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mevrouw de minister, u hebt enkele keren duidelijk herhaald "volgens de NMBS" en "dat zijn de elementen tot vandaag". Dergelijke uitdrukkingen doen ons allen vermoeden dat u samen met ons niet gelooft dat men binnen het budget zal blijven. Dat zal dus ook wel zo zijn, maar dat zal een van de volgende weken of maanden wel duidelijk worden.

Verder zou er geen reden zijn om te denken of te vrezen dat de streefdatum niet zou worden gehaald. Ik heb het interview met de heer Schouppe op televisie gezien, in dezelfde uitzending. Hij zei daarin dat het toch wel zeer krap wordt, want er was nog geen enkele bouwvergunning voorbij Antwerpen. Als die bouwvergunning eerstdaags - dat lijkt een kwestie van dagen - niet werd afgeleverd, zou er wel degelijk een overschrijding van de termijn zijn, met de u bekende gevolgen. Ik denk meer bepaald aan de boete die werd ingeschreven in het verdrag met Nederland. Die boete moet dan wel worden betaald door de NMBS of de federale regering. Mijn bijkomende vraag is dan ook of u reeds overleg hebt gepleegd met uw collega's van het Vlaams Gewest om aan te dringen op een spoedige aflevering van deze bouwvergunningen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Ansoms, dat is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. Het is absoluut noodzakelijk dat de vergunningen zo vlug mogelijk worden verleend, met respect voor de verschillende procedures, om het risico van vertraging te verminderen. Vertraging betekent immers boetes. Ik heb frequent contact met de Vlaamse regering, zowel met de heer Stevaert als met de heer Van Mechelen van Ruimtelijke Ordening. Ik hoop dat de vergunningen zo vlug mogelijk en met respect voor de procedures worden verleend, om geen vertraging op te lopen.

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 "het aspect verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan" (nr. 1437)

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aspect 'sécurité routière' dans le plan fédéral de sécurité" (n° 1437)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb al de gelegenheid gehad om aan de minister van Justitie de nodige signalen te geven inzake deze aangelegenheid. Ik heb vernomen dat de discussie over het federaal veiligheidsplan volop aan de gang is. Het zal u wellicht niet verwonderen dat de

Daan Schalck

verkeersveiligheid, gezien het aantal doden en gekwetsten dat op onze wegen valt, een van de prioriteiten is. Vandaar dat het mij belangrijk lijkt om ook hier de discussie op gang te brengen vanuit de invalshoek verkeersveiligheid en minder vanuit het oogpunt van de organisatie van Justitie. De problemen inzake de afhandeling van verkeersovertredingen zijn al langer dan vandaag bekend. De overlast bij parketten en rechtbanken geeft heel vaak aanleiding tot een zeer lange tijdspanne tussen het moment van de overtreding en het eventuele uitvaardigen van de sanctie. Dat leidt ook tot een groot aantal seponeringen bij verkeersovertredingen. Wie vandaag in België hardnekkig weigert te betalen, heeft een reële kans om aan een sanctie te ontsnappen.

Tijdens de vorige legislatuur zijn al een aantal wetsvoorstellen ingediend die ertoe strekken om sneller en efficiënter en op meer uniforme wijze de verkeersovertredingen te vervolgen. Beide wetsvoorstellen bleken niet volmaakt te zijn, maar op basis daarvan zijn er zeer goede teksten uitgewerkt door de federale commissie van het wegverkeer, de dienst voor strafrechtelijk beleid en het BIVV. Als men de wetsvoorstellen die vandaag ter tafel liggen vergelijkt met hetgeen momenteel in het plan van de minister van Justitie staat, blijkt het thema van de verkeersveiligheid vrij mager uit te vallen. Het is mijn overtuiging dat u als minister van Mobiliteit daarin een belangrijke rol kan spelen.

Ik heb twee vragen. Werd u tot hiertoe betrokken bij het opstellen van het veiligheidsplan wat het aspect verkeersveiligheid betreft of is die betrokkenheid gepland in de toekomst? Wat zijn voor u de krachtlijnen van het strafrechtelijk beleid inzake verkeersovertredingen en verkeersmisdrijven?

Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat het aspect verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan betreft, werden op mijn kabinet een aantal vergaderingen gehouden met vertegenwoordigers van onze administratie, het BIVV en het kabinet van Justitie. De voorstellen, aanvullingen en bemerkingen op basis van initiële nota's inzake het aspect verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan werden aan het kabinet van Justitie toegezonden. Die teksten werden niet meer besproken en vallen onder de volledige verantwoordelijkheid van de minister van Justitie. Minister Verwilghen heeft me gevraagd het ontwerp van federaal veiligheidsplan als een werkdocument te zien en hierover gesprekken te voeren met de verschillende betrokken instanties. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond. Ze moeten leiden tot aanpassingsvoorstellen van het aspect verkeersveiligheid in het federaal veiligheidsplan.

Wat het strafrechtelijk beleid inzake verkeersovertredingen betreft, is de beperking van het aantal ongevallen met persoonlijk letsel een prioriteit. Welke zijn de krachtlijnen? Vooreerst moeten de elementen die op dit ogenblik voor handen zijn zowel inzake reglementering - richtlijnen, rondzendbrieven, veiligheidsplannen - als inzake de uitvoering ervan - vijfhoeksoverleg - maximaal en optimaal worden toegepast. Vervolgens moet een grondige evaluatie van de bestaande rondzendbrieven inzake verkeer volgen om te onderzoeken of het bestaand instrumentarium effectief is en door de parketten wordt opgevolgd. Ten derde, moeten we evolueren naar een meer globale aanpak van het vervolgings- en bestraffingsbeleid inzake verkeer. Prioriteit moet onder meer worden gegeven aan controles op alcoholgebruik en andere stoffen zoals onder meer drugs of geneesmiddelen die de rijvaardigheid beïnvloeden, aan snelheidscontroles waaronder het fenomeen van de opgedreven bromfietsen valt, aan zware verkeersovertredingen zoals bepaald bij koninklijk besluit van 7 april 1976, aan vaststellingen gemaakt door onbemande camera's, aan het dragen van de veiligheidsgordel en andere bevestigingssystemen, aan het gedrag tegenover prioritaire voertuigen zoals autobussen en trolleybussen die hun plaats verlaten, voertuigen voor schoolvervoer, voetgangers, groepen kinderen, scholieren, personen met een handicap en bejaarden, aan parkeerplaatsen voorbehouden voor mindervaliden, aan fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen, aan het fenomeen van verkeersagressie, aan het goederen- en personenvervoer waaronder de aanpak van de medeverantwoordelijkheid, aan de fenomenen van het niet-verzekerd rijden of het rijden zonder geldig of zonder rijbewijs, aan verkeershandhavingsplannen die een of verscheidene van de bovenstaande prioriteiten aanpakken of een antwoord willen bieden op een bijzonder lokaal probleem. Dat zijn de belangrijkste elementen van een meer globale aanpak. Er zullen eveneens maatregelen moeten worden genomen die waarborgen bieden voor de uitvoering van de opgelegde straf, minnelijke schikking of boete en voor de uitvoering van andere straffen. Bovendien moet de op dit ogenblik vigerende schadevergoeding voor slachtoffers van verkeersongevallen bespreekbaar worden gemaakt met de rechters. Ik coördineer dit aspect in samenwerking met Justitie en Binnenlandse Zaken.

Dit plan bestaat uit zowel preventieve als repressieve elementen en biedt ook zekerheid. Ik wil me ook in het Europese debat inschrijven. Wij hebben gisteren op de Europese Ministerraad een eerste rapport over de verkeersveiligheid ontvangen. Het was een interessant rapport met verschillende aanbevelingen. Er zullen nog rapporten volgen en ter discussie staan. Tegelijkertijd wil

Daan Schalck

ik vanuit het federale vlak samenwerken met de Gewesten omdat veel materies onder de bevoegdheid van de Gewesten vallen. Ik wil ook op Europees vlak actief blijven. Op beide niveaus valt immers veel te doen.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik verheug mij erover dat de diensten vanuit het aspect verkeersveiligheid, BIVV, enzovoort, hierbij betrokken worden. Als ik uw prioriteiten hoor en ze vergelijk met de oorspronkelijke plannen omtrent verkeersveiligheid, is dat een geruststelling. Uw antwoord heeft, in vergelijking met de eerste teksten, meer inhoud gekregen. Ik hoop dit dan ook in het definitieve document terug te vinden. Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.35 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.35 heures.*
