

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

26-04-2000

26-04-2000

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 26 april 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 179

Mondelinge vraag van de heer Patrick Lansens aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de renovatie van het douanekantoor van Oostende" (nr. 1375)

sprekers : **Patrick Lansens, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Belgacom en artikel 105 van het Vlaamse decreet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening" (nr. 1394)

sprekers : **Yves Leterme, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "een omzendbrief van De Post over afzenders die automatisch als verdacht van racisme moeten beschouwd worden" (nr. 341)

sprekers : **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Moties

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overdracht van het Vlaamse gedeelte van het Zoniënwood naar het Vlaamse Gewest" (nr. 1584)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de opdrachten van openbare dienst van De Post" (nr. 1610)

sprekers : **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het respecteren van rij- en rusttijden bij ABX Transport" (nr. 1461)

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

Sommaire

Mercredi 26 avril 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 179

Question orale de M. Patrick Lansens au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les locaux des douanes à Ostende" (n° 1375)

orateurs : **Patrick Lansens, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "Belgacom et l'application de l'article 105 du décret flamand portant organisation de l'aménagement du territoire" (n° 1394)

orateurs : **Yves Leterme, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Interpellation de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "une circulaire de La Poste concernant les expéditeurs à considérer automatiquement comme racistes potentiels" (n° 341)

orateurs : **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Motions

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la cession de la partie flamande de la forêt de Soignes à la Région flamande" (n° 1584)

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

Question orale de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les missions de service public de La Poste" (n° 1610)

orateurs : **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des temps de repos chez ABX Transport" (n° 1461)

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

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Viseur aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekomst van de spoorlijn Bergen-Aulnoye (Frankrijk) en van een eventuele verbinding Bergen-Valenciennes" (nr. 1462)

17

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jean-Pierre Viseur en Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een eventuele delokalisatie van een deel van de activiteiten van de luchthaven van Zaventem naar Chièvres" (nrs. 1463 en 1513)

19

sprekers : **Jean-Pierre Viseur, Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Marcel Hendrickx aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen in de spoorlijn Turnhout-Herentals" (nr. 1467)

21

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Luc Sevenhans en Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het HSL-tracé tussen Antwerpen en de Nederlandse grens" (nrs. 1480 en 1619)

22

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

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Luc Sevenhans en Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de heropening van de IJzeren Rijn" (nrs. 1497, 1607 en 1608)

25

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

Mondelinge vraag van mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vernieuwing van het viaduct van Moresnet op lijn 24" (nr. 1509)

27

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

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de onveiligheid van het treinverkeer" (nr. 1543)

28

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

Question orale de M. Jean-Pierre Viseur à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la ligne de chemin de fer Mons-Aulnoye (France) et d'une éventuelle liaison Mons-Valenciennes" (n° 1462)

17

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

Questions orales jointes de MM. Jean-Pierre Viseur et Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la délocalisation éventuelle d'une partie de l'activité de l'aéroport de Zaventem à Chièvres" (n°s 1463 et 1513)

19

orateurs : **Jean-Pierre Viseur, Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements dans la ligne Turnhout-Herentals" (n° 1467)

21

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

Questions orales jointes de MM. Luc Sevenhans et Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le tracé de la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise" (n°s 1480 et 1619)

22

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

Questions orales jointes de MM. Luc Sevenhans et Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement de la réouverture du Rhin de fer" (n°s 1497, 1607 et 1608)

25

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

Question orale de Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la rénovation du viaduc de Moresnet sur la ligne 24" (n° 1509)

27

orateurs : **Géraldine Pelzer-Salandra, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité du trafic ferroviaire" (n° 1543)

28

orateurs : **Jan Mortelmans, 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 26 AVRIL 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 26 APRIL 2000

De vergadering wordt geopend om 14.12 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.12 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Mondelinge vraag van de heer Patrick Lansens aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de renovatie van het douanekantoor van Oostende" (nr. 1375)

Question orale de M. Patrick Lansens au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les locaux des douanes à Ostende" (n° 1375)

De heer **Patrick Lansens** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat inderdaad over het douanekantoor in Oostende gelegen langs de Sluikensesteenweg. Ik ben daar op bezoek geweest. Dat kantoor is in een zeer erbarmelijke toestand. De burelen zijn aftands, ik kan niet zeggen van welk jaar ze zijn want dat weet ik niet. Ze zijn alleszins tientallen jaren oud. De ambtenaren moeten in zeer slechte omstandigheden werken.

Er is beterschap in zicht. Er is een dossier kant en klaar. De aanbesteding is klaar en als ik mij niet vergis zullen de renovatiewerken aan de kantoren binnen een aantal weken starten. Dat betekent natuurlijk dat die mensen ondertussen uit dat gebouw moeten. Er moet een voorlopige aangepaste behuizing worden gevonden.

Blijkbaar heeft de Regie der Gebouwen er niets beter op gevonden dan deze mensen onder te brengen in het zogenaamde entrepot er net naast. Dat entrepot is gewoon een loods, een opslagplaats. Als de douane goederen in beslag neemt, worden die daar ondergebracht. Ik ben daar ook in geweest. Als u dat moest bezoeken, dan zou u het volledig met mij eens zijn als ik

stel dat dit alle verbeelding tart dat men de ambtenaren hierin wil onderbrengen. De ambtenaren zijn hiermee totaal niet akkoord en zijn ongelukkig met de situatie. Het gaat tenslotte om een periode van zes tot acht maanden.

Vandaar dat zij vragen, en ik steun hun vraag, om een aangepaste behuizing. Men dacht in eerste instantie aan de plaatsing van mobiele kantoren. We stellen vast dat als men in de privé verbouwingen doet, dat dit wel op deze manier gaat. Men heeft vooral een gebrek aan plaats, vooral als men in de binnenstad een verbouwing doet. Op die locatie aan de douanekantoren is er echter voldoende plaats om dergelijke mobiele kantoren te plaatsen. Misschien is er een andere mogelijkheid, maar ik denk dat de optie van mobiele kantoren de eenvoudigste is.

Het is toeval - ik heb er niets mee te maken want ik heb mijn vraag al vier weken geleden ingediend - maar vandaag lezen we in de krant dat er gisteren een vakbondsactie is geweest. Ik weet niet of u daarvan op de hoogte bent. Er stond in grote letters : "Douaniers vliegen in een donker hol". De vakbonden gaan de eisen van die ambtenaren steunen. Zij dreigen de volgende weken met verdere acties als er geen gehoor wordt gegeven aan een mijn inziens terechte vraag voor een betere oplossing.

Mijnheer de minister, ik heb u een aantal vragen gesteld. Ik zal ze niet allemaal overlopen. Ze werden u reeds overhandigd. De hamvraag is of u bereid bent om dit dossier nog eens ter hand te nemen en te zoeken naar een betere oplossing ? Dat zal snel moeten gaan want de werken starten binnen een drietal weken.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega, in de eerste plaats wijs ik erop dat ik inhoudelijk niet op de hoogte was van dit dossier. Er zijn tientallen dossiers, ik hoop dat u daarvoor begrip hebt. De Regie heeft mij een antwoord ter beschikking gesteld. Wel kan ik bevestigen dat ik het voorstel van de renovatie in het eerste kwartaal heb goedgekeurd. De vereiste middelen daarvoor zijn vastgelegd. De renovatie zal dus zeker gebeuren.

Rik Daems

Het entrepotgebouw zal 6 tot 9 maand in gebruik worden genomen. De voorlopige wanden, de elektriciteit, de verwarmingsinstallatie, en dies meer worden aangebracht. In tegenstelling tot wat u mij hebt gezegd, werd mij gemeld dat voor deze oplossing werd gekozen op vraag van de lokale douaneverantwoordelijke. U begrijpt dat ik eerst wil nagaan hoe de vork juist aan de steel zit. Het is mogelijk dat een aantal mensen de pers heeft gecontacteerd om te zeggen dat het een schande is. Een aantal anderen, misschien mensen met een meer leidinggevende functie, zullen dit een goede oplossing vinden. Ik wil dit nagaan. Indien blijkt dat dit toch op vraag van de lokale douaneverantwoordelijke is gebeurd, blijf ik bij mijn beslissing om deze oplossing te steunen. U moet begrijpen dat wij ons hebben geëngageerd en middelen hebben vastgelegd om het entrepotgebouw, weliswaar tijdelijk, te verbouwen. Ook zal een aantal ambtenaren worden gehuisvest in het douanekantoor aan de Hendrik Baalskaai en in het administratief centrum van Oostende. Dus niet iedereen zal in een "donker kot" vliegen. Het betreft slechts een gedeelte van de ambtenaren.

Ik zal dus nagaan wie wat wil. Indien blijkt dat de vraag van de douaneverantwoordelijke er effectief is geweest en indien het, hoe terecht uw opmerking ook mag zijn, niet mogelijk is op korte termijn een andere oplossing te vinden, zal de inrichting van de ruimte als volgt gebeuren. Er zullen tussenwanden, binnendeuren, elektriciteits- en verwarmingsinstallaties, telefonie en informatica worden geplaatst. De kosten daarvoor worden geraamd op 550 000 frank. De douane neemt zelf de kosten op zich voor de telefonie en de informatica. Het havenbedrijf Oostende stelt het depot gratis ter beschikking. Dit kan ik u vandaag melden. De gegevens die ik u kan bezorgen, komen rechtstreeks van de Regie der Gebouwen. Ik zal de medewerker op mijn kabinet de opdracht geven om dit effectief te bepalen. U kunt rustig - dit geldt trouwens voor alle leden van deze commissie - rechtstreeks contact opnemen met het kabinet. U kunt perfect een werkvergadering provoceren. Ik heb daarmee geen moeite. Ik vind het belangrijk dat de meest optimale oplossing wordt gevonden om de ongemakken, ook al zijn ze van tijdelijke aard, zo goed mogelijk op te vangen. Dat is mijn voorstel. Als de lokale douaneverantwoordelijke echter zelf dit voorstel heeft gedaan en de Regie het nodige heeft gedaan om daaraan uitvoering te geven, zullen wij daarbij blijven. Zo niet komt men terecht in een situatie waarbij enkelingen via de krant de beslissing van anderen bekritisieren. Op die manier is het onmogelijk om nog iets te ondernemen. Er zal immers altijd wel iemand ontevreden zijn. U begrijpt allicht mijn houding terzake.

Mijnheer de voorzitter, het staat de leden van de commissie echter vrij contact op te nemen met het kabinet. De verantwoordelijke en mijn adviseur op het kabinet is de heer De Meyer. U kunt ook bij hem terecht om het dossier volledig in te kijken. Dit behoort immers tot de normale controletaken van het parlement.

De heer **Patrick Lansens** (SP) : Mijnheer de minister, zoals verwacht is uw informatie totaal in tegenspraak met de informatie waarover ik beschik. Ik kan moeilijk aannemen dat de mensen van de douane deze oplossing hebben voorgesteld. Het gaat hier niet om enkelingen. Volgens mijn informatie is niemand gelukkig met deze oplossing. U zegt dat u bij deze oplossing blijft, als de lokale verantwoordelijke ze heeft voorgesteld. Als die man een slechte oplossing heeft voorgesteld, moet iedereen daarvoor opdraaien.

Minister **Rik Daems** : Het is de regel dat wij steeds rekening houden met de vragen van de administratie. Wij gaan ervan uit dat als een verantwoordelijke een voorstel doet, hij deze vragen ook in overweging heeft genomen. Als ik hiervan niet langer kan uitgaan, kan ik geen enkele behoorlijke beslissing nemen in dergelijke lastige en tijdelijke dossiers. Indien zou blijken dat het voorstel van een verantwoordelijke aberrant is, kan het vanzelfsprekend worden bijgestuurd. Ik wil alleen de aandacht vestigen op deze algemene regel.

Neem de proef op de som. Het is de beste manier om hieraan samen te werken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Belgacom en artikel 105 van het Vlaamse decreet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening" (nr. 1394)

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "Belgacom et l'application de l'article 105 du décret flamand portant organisation de l'aménagement du territoire" (n° 1394)

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag gaat over een gevolg van de regelgeving op het vlak van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw voor het overheidsbedrijf Belgacom. Het komt uiteraard de Kamer niet toe het Vlaams decreet ten gronde te bespreken.

De marktpositie van Belgacom is historisch opgebouwd, vanuit het gegeven dat bij aflevering van verkavelingsvergunningen en bij het opleggen van de lasten aan de verkavelaar, meestal door de overheid, zijnde de gemeentelijke overheid, de last wordt opgelegd om naast riolering en wegen ook de vaste telefonie mogelijk te maken.

Yves Leterme

Zolang Belgacom een monopoliepositie bekleedde waren er geen problemen gerezen. Het was evident dat men zich richtte tot de monopoliehouder om die telefoonkabels aan te leggen en de telefonie mogelijk te maken.

De technologische evolutie heeft nu naast de vaste telefonie ook de mobilofonie mogelijk gemaakt. De laatste jaren kan het telefoonverkeer ook over de Coaxkabel die tele- en radiodistributie mogelijk maakt, gaan via bijvoorbeeld het aanbod van Telenet, waarbij de gemeenten onrechtstreeks zijn betrokken.

Naar aanleiding van die gewijzigde situatie aan de aanbodzijde, rijst zowel bij heel wat verkavelaars als bij de gemeentebesturen de vraag of het nog zinvol is om bij het verlenen van verkavelingsvergunningen nog verder de verplichting in te bouwen dat de potentiële begunstigde van een verkavelingsvergunning ook de last krijgt opgelegd dat hij moet instaan voor de aanleg van het netwerk voor de vaste telefonie. Dit zou dan bij de lasten behoren die hij verder doorrekent aan de cliënten, wat nadien wordt overgedragen aan de openbare besturen.

Mijnheer de minister, graag kende ik in deze uw standpunt. Dit is niet onbelangrijk gezien het belang van dit soort netwerken voor de marktpositie van Belgacom.

Mijnheer de minister, hoe kijkt u, als minister van Telecommunicatie betrokken bij Belgacom, aan tegen deze evolutie? Is er sprake van een verschillende ontwikkeling in de verschillende landsdelen? Vlaanderen kent een iets snellere ontwikkeling van het alternatief, de Coaxkabel. Is dat de reden dat men in Vlaanderen vlugger afstand neemt van de druk op de begunstigten van verkavelingsvergunningen met betrekking tot de hen opgelegde last dat zij moeten instaan voor het leggen van kabels voor vaste telefonie dan dit het geval is in het Franstalige landsgedeelte? Welke zijn volgens u de wettelijke bepalingen die in deze door de gemeentebesturen moeten worden opgevolgd? Welke zijn de gevolgen van de gewijzigde situatie op dat vlak? Wat zijn de mogelijke gevolgen voor de invulling van de universele dienstverlening door Belgacom, overeenkomstig de wet van 1991?

Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega Leterme, dit is een bijzonder interessante vraag, hoewel ze niet slaat op een bevoegdheid die exclusief tot de mijne behoort. Deze aangelegenheid kan verregaande gevolgen hebben.

Ik ben uiteraard niet gemachtigd om een formele interpretatie te geven van een Vlaams decreet, maar het is mijn aanvoelen dat hier wel degelijk aan twee aspecten die normaliter bij wet - en zelfs door Europese regelgeving - zijn beschermd, wordt geraakt. Het eerste aspect is de universele dienstverlening en het tweede is de vrije concurrentie. Het lijkt mij niet uitgesloten dat, indien deze situaties zich voordoen, Belgacom met recht een of

andere procedure zou kunnen inzetten, omdat het deloyale concurrentie ondergaat. Mocht u dergelijke gevallen kennen, zou het interessant zijn ze mij over te maken. Als men geen kaarten heeft, kan men immers ook geen telefonie aanbieden.

In tweede orde komt men voor de bijzonder moeilijke situatie te staan dat alleen Belgacom een wettelijke verplichting tot universele dienstverlening heeft, en daaraan niet kan voldoen. Het zou dus, al was het maar provisorisch, moeten reageren. Het is een boeiende zaak omdat ze te maken heeft met de juxtapositie van regio's en federaal niveau. Beslissingen, in dit geval zelfs van lagere besturen, met name gemeenten, kunnen in overtreding zijn met wetten. Er zijn immers geen hiërarchische normen, wat trouwens een van de belangrijke opmerkingen was die inzake de staatshervorming werd geformuleerd.

Het enige niveau waar men eventueel terecht kan is het Europese. Indien u ermee akkoord gaat, en u verstrekt mij terzake de nodige gegevens, zal ik ze overmaken aan Belgacom en aan Telenet om hun mening te vragen zodat zij desgevallend actie kunnen ondernemen als zij dat wensen.

Universele dienstverlening is een zaak die ik, naar aanleiding van de herziening van de wet van 1991, op het politieke forum wil brengen in deze commissie. Het zou interessant zijn op dat ogenblik tot een ander concept te komen waarbij degene die de klant bereikt verantwoordelijk is voor de universele dienstverlening. Gezien het feit dat er in totaal meer dan 3 miljoen telefoonabonnees zijn, kan in de toekomst zelfs misschien ook een mobilofoniemaatschappij aan de verplichting tot universele dienstverlening worden onderworpen. Dat lijkt mij logisch, want tegenwoordig krijgt men in bepaalde omstandigheden evenzeer een gratis gsm.

Ik zal de tweede discussie over universele dienstverlening dus niet vermijden, maar ze willen inpassen in de hervorming van de wet van 1991. U zult mij tot het najaar de tijd moeten laten om ze behoorlijk voor te bereiden. Het lijkt mij het meest verstandig om de bevoegdheidsconflicten tussen mijzelf, Europa en de regio's aan de bedrijven over te laten.

De heer **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, hoewel ik iets meer duidelijkheid had verwacht. Toch heb ik veel begrip voor uw standpunt - voor zover u daartoe bevoegd bent - om niet te improviseren. Naar mijn mening moeten zowel de wetgever als de bewindsvoerders zich voorbereiden op evoluties op lange termijn. Ik ben een fervent lezer van uw vrije tribunes op dinsdag. Ik werp u deze aangelegenheid als concreet dossier voor de voeten. De explosie van de mobilofonie en de mogelijkheden die de coaxkabel bieden zullen binnen een aantal maanden de vraag

Yves Leterme

doen rijzen naar de maatschappelijk toegevoegde waarde van het investeren enerzijds, in een vast telefonienet - en de verplichting daartoe - en anderzijds, in een coaxkabel, waarbij men ook nog heel de masten-problematiek heeft, wat echter een particulier initiatief is.

Deze aangelegenheid moet zeer grondig worden voorbereid. Wellicht is een herziening van de wet van 1991 terzake een goede gelegenheid.

- Voorzitter : de heer **Jacques Chabot**

Probeer in ieder geval zeer goed voorbereid te zijn op de evolutie. Het zal niet lang meer duren voordat er zich concrete gevallen zullen voordoen. Ik ben zelf schepen van Ruimtelijke Ordening in mijn stad. Het zal niet lang meer duren vooraleer er een concreet dossier opduikt waarbij de last voor de uitrusting van een verkaveling met een netwerk voor vaste telefonie niet wordt opgelegd en waarbij de last voor teledistributiebekabeling wel wordt verplicht, of vice versa. Als dat gebeurt, zal dat vanuit de overweging zijn dat de beide infrastructuren het mogelijk maken dezelfde dienstverlening te bezorgen. Ik wil daar niet verder op ingaan. Ik wil ook niet improviseren, maar ik doe wel een oproep om dat probleem grondig, goed en tijdig aan te pakken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Interpellatie van de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "een omzendbrief van De Post over afzenders die automatisch als verdacht van racisme moeten beschouwd worden" (nr. 341)

Interpellation de M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "une circulaire de La Poste concernant les expéditeurs à considérer automatiquement comme racistes potentiels" (n° 341)

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind u een fair en sportief man, zowel in het parlement als in de regering. Daarom wil ik open kaart met u spelen. Ik heb namelijk vernomen dat u gisterenavond in Zaventem aan het onderhandelen was. U kunt dus niet op de hoogte zijn van de laatste actualiteit in deze zaak. U weet dat wij een rechtszaak hebben ingespannen tegen De Post en tegen de Belgische Staat, die u helaas personifieert. De rechtbank van eerste Aanleg te Brugge heeft vanmorgen hierover uitspraak gedaan. Volgens haar uitspraak kan De Post onze pamfletten weigeren, maar niet op basis van een lijst, en dat vind ik heel belangrijk. Verder wordt er volgens het vonnis zelfs een dwangsom van 50 000 frank opgelegd voor het gebruik van die lijst.

Voor mij gaat het vooral om die lijst. Als u mij toestaat, wil ik hier even teruggaan in de geschiedenis. Op 2 maart 2000 stelt de heer Annemans u een vraag over de "black list" van De Post, die op dat ogenblik precies zeven dagen oud was. Zij werd namelijk verspreid op 25 februari 2000. Ik herinner mij dat u toen verbaasd en eerlijk gereageerd hebt. U en de voorzitter, de heer De Croo, hebben gezegd dat dit niet kon. Volgens u was het geen lijst, maar een concept dat niet gebruikt werd. Daarna vernamen wij dat de lijst werd ingetrokken, terwijl zij in feite werd vervangen. Ook daarover werd u toen ondervraagd door de heer Annemans die u een exemplaar heeft overhandigd. Er blijft niets in dit land geheim, want mijn partij, die in Vlaanderen een goede 15% van de stemmen haalt, haalt haar stemmen overal, dus waarschijnlijk ook bij De Post. Dus al die geheime en vertrouwelijke documenten bereiken ons steeds zeer snel, dat kan ook niet anders. Het enige verschil tussen de oude en de nieuwe lijst was dat het woord "black list" er niet meer op stond. Verder was zij precies gelijk.

Ik heb de indruk, mijnheer de minister, dat niet uw eerlijkheid en fairplay hier in het gedrang komen, maar dat er in dit land bepaalde burchten zijn waarover zelfs de verantwoordelijke minister niet het volle gezag uitoefent. Anders kan het niet dat die lijst nog zou bestaan, niet in haar oude en niet in haar nieuwe vorm. Ik zeg dit niet zomaar, want ik heb aandachtig uw antwoord op een schriftelijke vraag gelezen. Dat antwoord heb ik toevallig vandaag ontvangen. U zegt daarin dat De Post over een zekere autonomie beschikt, dat u een persoonlijk standpunt hebt verkondigd, maar dat men blijft werken met die lijst.

Het is merkwaardig dat u er de aandacht op vestigt dat de lijst - hoe kan het ook anders - niet werd samengesteld door De Post maar door het centrum van onze goede en heilige pater Leman. Hij heeft die lijst ter beschikking van De Post gesteld om het boze Blok te helpen bestrijden.

Mijnheer de minister, ik beklemtoon dat uw antwoord tegenstrijdigheden bevat. Enerzijds, zegt u dat de verspreiding van drukwerk door De Post overeenstemt met het bedrijfskarakter van De Post en niet met de openbare dienstverlening. Anderzijds, zegt u dat pater Leman en zijn centrum bevoegd zijn om het beleid te adviseren. De Post is een particuliere onderneming die zich van pater Leman niets moet aantrekken. Dit is echter een ander element van het debat. Mijnheer de minister, u moet er bij De Post op aandringen dat het bedrijf zich geen snars moet aantrekken van de bemerkingen van de heer Leman. Ik zal de eerste minister erop wijzen dat pater Leman zijn bevoegdheden duidelijk overschrijdt. Hamvraag is echter waar de bevoegdheden van pater Leman stoppen ? ! Hij krijgt er elke dag nieuwe bij.

Mijnheer de minister, alhoewel ik ervan uitga dat u te goeder trouw bent, blijf ik beklemtonen dat de lijsten bestaan en tot op dit ogenblik worden gebruikt.

Francis Van den Eynde

Op 2 maart 2000 hebt u geantwoord dat er geen lijst bestaat, alleen een concept. Op 21 maart stelt het Vlaams Blok vast dat in Brugge een deel van ons drukwerk geweigerd wordt op basis van die lijst. Inzake de weigering van 21 maart 2000 heeft de rechtbank ons gelijk gegeven. Dit betekent dat de lijst nog steeds bestaat en gebruikt wordt.

De rechtbank heeft een vonnis gevelde. De Post kan beroep aantekenen. Zelfs als men alle mogelijke politieke overwegingen inzake voorafgaande censuur, democratie en de gelijke behandeling van al de politieke partijen opzijzet, blijft het de plicht van de directie van De Post dit bedrijf te beheren als een goede huisvader. Het is, mijns inziens, geen bewijs van goed beheer als De Post het risico wil lopen elke keer 50 000 frank te moeten betalen als het Vlaams Blok de lijst ontdekt. Ik verzeker u dat we ze zullen ontdekken van aan de kust tot in de Voerstreek. Een bewijs van goed beheer zou de intrekking van de lijst zijn. Dat de juristen van pater Leman slechte juristen zijn, zal ik op een ander ogenblik aan de eerste minister toelichten.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de antwoorden die ik in de Kamer heb gegeven, zijn antwoorden die gebaseerd zijn op informatie die ik rechtstreeks had gekregen van de afgevaardigde-bestuurder. Ik heb met die persoon trouwens een aantal keren contact gehad. Hij is het volkomen met mij eens dat het totaal onaanvaardbaar is dat op basis van een lijst, zonder kwalificaties, de facto een weigering van een bedeling gebeurt. Ik wens niet dat een lijst, van welke aard ook, wordt gebruikt. Ik heb met u vastgesteld dat door de zaak in Brugge uiteindelijk naar voren is gekomen dat een lijst werd gebruikt. Anders kan men geen dwangsom opleggen tegen het gebruik ervan. Ik zal schriftelijk - wat ik tot nu toe niet heb gedaan omdat het niet mijn gewoonte is om veel nota's te schrijven - meedelen dat ik dit soort discriminatoire acties niet dult in een bedrijf waarvan de staat 100% aandeelhouder is. In die context heb ik een been om op te staan.

Dezelfde uitspraak betekent ook dat De Post mag weigeren bedelingen te doen. Dat concept staat niet ter discussie. In die context staat het De Post ook vrij om desgevallend een advies te vragen - in casu aan het centrum-Leman - en dat advies te volgen.

Ik ben ervan overtuigd dat de afgevaardigde-bestuurder zonder de minste twijfel mijn mening deelt en evenmin op de hoogte was van het feit dat deze lijst werd verstuurd. Ik kan u garanderen dat ik alles in het werk stel om dit in de toekomst te vermijden, wat geen afbreuk doet aan het feit dat het De Post vrij staat de procedures die ze heeft uitgewerkt te volgen en advies te vragen.

Mijnheer de voorzitter, op basis van gegevens die niet klopten heb ik het parlement niet correct kunnen inlichten. Ik vind dat niet prettig. Ik zoek daarvoor ook geen

verschoning, want als wij op een eerlijke manier met elkaar omgaan hoeft dat niet. Ik hoop dat het in de toekomst niet meer gebeurt. Ik kan de interpellant verzekeren dat de uitspraak van de rechtbank in Brugge de zaak zal vergemakkelijken.

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zult hebben gemerkt dat ik u niet persoonlijk heb aangevalen. Ik heb uw fair play of uw eerlijkheid niet in twijfel getrokken, maar vanzelfsprekend uw politieke verantwoordelijkheid ingeroepen.

Ik denk dat dit vonnis op dat vlak zeer interessant is. Het is wel jammer dat men naar de rechtbank moet trekken om zoiets evident aan de kaak te stellen. Ik herhaal dat toen wij de eerste keer over die lijst spraken, wij de verbaasde gezichten zagen van u, van de voorzitter van de Kamer en van collega's van andere partijen.

Toch zal ik vragen in een motie dat de regering erop aandringt dat alle lijsten verdwijnen - wat de verantwoordelijkheid is van het parlement - en ervoor zorgt dat in dit land geen voorafgaande censuur zou gebeuren, zoals vroeger ook nooit het geval is geweest.

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

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Francis Van den Eynde en luidt als volgt :

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Francis Van den Eynde

en het antwoord van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, - verzoekt de regering er zorg voor te dragen dat De Post niet langer gebruik zou maken van lijsten met namen om te bepalen welk drukwerk dient gecontroleerd te worden alvorens het verspreiden;

- dringt er bij de regering op aan dat ze het nodige zou doen opdat De Post voortaan alle politieke partijen op gelijke voet zou behandelen;

- vraagt de regering dat ze alle nodige maatregelen zou treffen opdat in dit land voorafgaande censuur opnieuw onmogelijk zou zijn."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Francis Van den Eynde et est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Francis Van den Eynde

voorzitter

et la réponse du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, - demande au gouvernement de veiller à ce que La Poste ne fasse plus usage de listes de noms pour déterminer quels imprimés doivent être contrôlés avant d'être distribués;

- prie instamment le gouvernement de faire le nécessaire pour que La Poste traite dorénavant tous les partis politiques sur un pied d'égalité;

- demande au gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires afin d'interdire à nouveau la censure préalable dans notre pays."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Bruno Van Grootenbrulle, Michel Wauthier en Olivier Chastel.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Bruno Van Grootenbrulle, Michel Wauthier et Olivier Chastel.

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

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

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

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de overdracht van het Vlaamse gedeelte van het Zoniënwoud naar het Vlaamse Gewest" (nr. 1584)

Question orale de M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la cession de la partie flamande de la forêt de Soignes à la Région flamande" (n° 1584)

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zou u om uitleg willen vragen over een aangelegenheid die eigenlijk triviaal zou moeten zijn en hier helemaal niet zou moeten ter sprake komen. Het gaat over een materie die mij persoonlijk na aan het hart ligt, al was het maar omdat ik zelf elf jaar in het Zoniënwoud gewerkt heb. Dit doet niets af aan het probleem.

Het is een beetje eigenaardig. Een van de eerste overheidstaken die ooit geregionaliseerd zijn, was juist het bosbeheer. In 1984 reeds is het bosbeheer in dit land een regionale materie geworden. Dat is al zestien jaar. Toch moet ik vaststellen dat de officiële overdracht van die domeinen tot op heden nog niet gebeurd is. Het betreft het Vlaamse gedeelte van het Zoniënwoud. De ironie van de regionalisering is dat dit prachtige domein over drie gewesten verdeeld is. Dat is nu eenmaal zo.

Het Brusselse gedeelte van het Zoniënwoud - op Watermaal-Bosvoorde en Oudergem, met inbegrip van de renbaan van Bosvoorde en het Rood klooster - is in 1991 per koninklijk besluit overgedragen. Het kleinere gedeelte van het Zoniënwoud dat op La Hulpe en Waterloo ligt, is in de loop van vorig jaar overgedragen. Een gelijkaardige overdracht van openbaar domeinbos is reeds gebeurd voor die enkele domeinbossen die Vlaanderen rijk is, met name het Hallerbos en het Meerdaalwoud.

Wat het Vlaamse gedeelte van het Zoniënwoud betreft - en dan heb ik het over de gemeenten Sint-Genesius-Rode, Hoeilaart, Overijse en Tervuren - wordt nog steeds op de overdracht gewacht. Dit kan nochtans met een eenvoudig koninklijk besluit gebeuren, zoals voor het Brussels en Waals Gewest. Dat is blijkbaar nog niet gebeurd. Dat heeft mij wel een beetje verbaasd. Nu ik er mij echter in verdiept heb, begin ik te snappen waar de kink in de kabel zit.

Ten eerste, het kasteel van Groenendaal in de gemeente Hoeilaart is niet zomaar een gebouw dat toevallig midden in het bos staat. Het is echter een onderdeel van het historisch erfgoed van het Zoniënwoud. Het is rechtstreeks verbonden met het bestaan. Toch wordt dit gebouw nog altijd door een privé-instelling gehuurd voor activiteiten die met het bos niets te maken hebben en die in tegendeel zelfs schadelijk zijn voor het bos.

De Regie der Gebouwen heeft geen bestemming meer voor het kasteel van Groenendaal; ze weten niet meer wat ze ermee moeten doen. Ondertussen zijn er wel mensen die zeggen dat ze niet weten wat ze er op federaal vlak mee moeten doen, maar ze willen het niet aan het gewest geven. Dat is het dus.

Het kasteel kan een zeer belangrijke rol spelen in het beheer van het Zoniënwoud. Men kan daar niet alleen de diensten van bosbeheer huisvesten, maar het is ook ideaal - net zoals de priorij die ertegenover ligt - voor natuureducatieve doeleinden. Nu wordt het alleen maar gebruikt voor puur commerciële activiteiten en dat mid-den in het Zoniënwoud.

Ten tweede, is er de renbaan van Groenendaal en de oefenrenbaan die iets verder ligt. Deze wordt uitsluitend gebruikt voor de training van jockeys. De laatste jaren gaat deze qua activiteit steeds achteruit. Wedrennen op de paarden is blijkbaar iets dat niet veel toekomst meer heeft. De commerciële activiteit op die renbaan is al jaren verlieslatend. Bovendien is de ligging van de renbaan vlak naast de Ring bijzonder gevaarlijk.

In de periode dat de wedrennen daar nog plaatsvonden, stond de Ring, een drukke autoweg, vol met geparkeerde wagens. Er staken ook mensen de straat over. Er gebeurden dus geregeld gruwelijke ongevallen. Bovendien staat er een groot gebouw, een tribune, die al jaren wordt

Lode Vanoost

verwaarloosd omdat er geen geld beschikbaar is. Daarbij komt dat volgens het contract het gebouw binnen 3 jaar moet worden afgebroken. Omwille van een harmonieus beheer van het Zoniënwoud, zou het beter zijn dat de renbaan onder het beheer van het Vlaams Gewest zou vallen en meer specifiek onder de dienst Bos en Groen. Ook het park van Tervuren is een belangrijk natuurhistorisch deel van het Zoniënwoud. Desondanks verneem ik dat de mogelijkheid bestaat dat een deel van dit park verder zou bebouwd worden voor de uitbreiding van de Britse School. Het is een schande dat de Britse School ooit in het park is gekomen. Dat is echter een beslissing uit het verleden. De scholen van Tervuren mochten zich niet in het park vestigen, de Britse school mocht dat wel. Zij werd opgetrokken in het midden van een domein, van een bos en vraagt nu een uitbreiding. Ik heb niets tegen de Britse school in Tervuren, maar vestig er wel de aandacht op dat de Amerikaanse en de Duitse school in dezelfde omgeving zelf terreinen hebben aangekocht en betaald.

Mijnheer de minister, ik kreeg graag een antwoord op de volgende vragen. Ten eerste, waarom is deze overdracht nog altijd niet gebeurd ? Ten tweede, welke plannen hebt u, als minister bevoegd voor de Regie der Gebouwen, met het kasteel van Groenendaal ? Waarom is er geen overdracht naar het Vlaams Gewest ? De Regie der Gebouwen heeft immers zelf gezegd dat men het kasteel wil desaffacteren omdat men niet weet wat ermee aan te vangen. Dezelfde vragen gelden uiteraard ook voor de renbaan, de oefenbaan en het park van Tervuren. Mijnheer de minister, graag vernam ik uw standpunt terzake vernomen.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer de voorzitter, collega Vanoost, ik kan u niet alleen mijn standpunt meedelen. Ik kan u ook zeggen wat ik terzake heb gedaan. Het is dus goed dat u die vraag stelt. De Regie der Gebouwen heeft wel degelijk een aantal stappen gezet in een aantal van de dossiers waarvoor ze verantwoordelijk is. Ik moet toegeven dat dit op mijn vraag is gebeurd. Dit is een van de mooie erfenissen waarover men jaren praat en waarmee niets gebeurt. Ik heb zo een 150-tal dossiers. Deze termijn moet kortelings afgelopen zijn. Ik heb namelijk beslist om het gedeelte van het Zoniënwoud, waar ook het kasteel van Groenendaal is gelegen, te verkopen aan het Vlaams Gewest via het aankoopcomité. Ik mag dit niet affecteren, ik mag dit niet bij koninklijk besluit geven, ik mag geen actief van de Staat weggeven, ook niet aan het Vlaams Gewest. Ik moet dus de normale procedure volgen via het aankoopcomité. Het Vlaams Gewest kan daarvan dan, wat mij betreft samen met de priorij, een natuureducatieve en culturele aantrekkingspool maken. Het Vlaams Gewest moet natuurlijk oordelen of dit interessant is. Ik begeef mij niet op hun terrein. Ik heb ook geen specifieke kwantitatieve of kwalitatieve voorwaar-

den gesteld aan de verkoop, wat ik zou kunnen doen. Ik zou het ook kunnen verkopen om het te gebruiken voor "x" maar dit zou op het randje zijn. Gegeven het feit dat ik op de hoogte ben van die vraag, is het aankoopcomité gevat.

Wat het park van Tervuren betreft, heb ik gevraagd aan de Regie der Gebouwen om met de diensten van Monumenten en Landschappen contact op te nemen. Dat is gebeurd. Ik heb recent een nota gekregen waarin het bosgebied ten zuiden van de Keizerinnendreef wordt voorgesteld om overgedragen te worden aan het Vlaams Gewest. Ik zal dit binnenkort trouwens bespreken met mevrouw Dua.

Wat de renbaan en de oefenrenbaan betreft, die terreinen zijn geen eigendom van de Regie. Ik kan hier dus niets mee doen. Wel kan ik indien mogelijk trachten uit te zoeken wie nu juist de eigenaar is.

Ik heb zojuist gezegd dat ik binnenkort met mevrouw Durant zal praten over het park van Tervuren. We mogen echter niet vergeten dat delen hiervan onder de koninklijke schenking vallen. Ook daarover heb ik geen bevoegdheid.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Ik rekende die stukken er niet bij toen ik het had over het park van Tervuren.

Minister **Rik Daems** : Ik haal dit aan omdat de Britse school uitgerekend op een van die terreinen zit, niet op een deel dat onder mijn bevoegdheid valt. Dat is vervelend maar ik kan hier niets aan doen.

De Regie der Gebouwen zorgt voor het dagelijks onderhoud van de Franse tuin rond het koninklijk museum van Midden-Afrika alsook van de vervoerstroken langs het kanaal en van de vijvers. Wij vinden dat wij op die manier iets bijdragen tot de toegankelijkheid van de mooie omgeving voor het publiek.

Tot daar mijn antwoord op uw vragen. Het is steeds aangenaam te kunnen aantonen dat men in tempore non suspecto iets aan een bepaalde zaak heeft gedaan. Ik meen dat ik hiermee kan tegemoetkomen aan uw terrechte vragen en bedenkingen.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de minister, ik ben het eens met de meeste van uw beslissingen. Ik leg natuurlijk wel enig voorbehoud aan de dag met betrekking tot uw beslissingen inzake het kasteel van Groenendaal. U weet dat het Vlaams Gewest voor de aankoop van goederen en gebouwen aan bepaalde regels is gebonden. Zij moeten zich bijvoorbeeld aan een bepaalde schattingsprijs houden. U weet heel goed dat er kandidaten zijn om dit gebouw te kopen en dat zij bereid zijn om er heel veel voor neer te tellen. Met andere woorden, men weet bij voorbaat dat het Vlaams Gewest

Lode Vanoost

die gebouwen niet zal kunnen kopen. Om redenen die haar eigen zijn kan een overheid naar mijn mening soms beslissen om anders te handelen. Men kan stellen dat het om een of andere reden belangrijk is dat een bepaalde zaak in handen van een overheidsinstelling blijft. Concreet zullen bepaalde verenigingen die azen op het kasteel van Groenendaal het gebouw kopen om er verder puur commerciële activiteiten uit te bouwen. Daar heb ik fundamenteel problemen mee. Om allerlei redenen kan dit niet. Het gaat niet op dat bijvoorbeeld de dienst Bosbeheer met huisvestingsproblemen te kampen heeft, terwijl hier een gebouw staat dat historisch een onderdeel van het Zoniënwoud vormt. Zij zouden dan verplicht zijn om elders nieuwe huisvesting te zoeken terwijl dit gebouw beschikbaar is en er activiteiten doorgaan die niet thuishoren in het Zoniënwoud.

Wat het park van Tervuren betreft, ligt de zaak misschien nogal moeilijk. Er is niet alleen in Opgrimbie maar ook in Tervuren immers een koninklijke schenking. Dat klinkt heel mooi maar het vormt een probleem. Men wil de Britse school immers uitbreiden in dit park. Het maakt niet uit of dit in de schenking ligt of onder het beheer van de Regie valt. Ik heb hier fundamenteel problemen mee. Dit betekent niet dat ik de Britse school geen gastvrijheid gun in Tervuren. Van mij mogen zij gaan en staan waar zij willen, binnen de regels van het gewestplan uiteraard. Zij moeten daar dan zelf maar voor betalen.

Wat de renbaan van Groenendaal betreft, is het heel eenvoudig. De renbaan is net als de rest van het bos eigendom van de federale Staat België. Op het gewestplan is dit bosgebied. Dat is altijd zo geweest. Leopold II heeft de renbaan indertijd in het bos laten aanleggen en sporen laten aanleggen bij de lijn Brussel-Namen zodat hij daar met zijn eigen trein vlak in de buurt kon komen. De activiteit die daar nu nog plaatsvindt, hoort er echter niet meer thuis. Het wordt tijd dat dit nu eindelijk gewoon deel van het bos wordt. De eigendommen van het Brussels deel van het Zoniënwoud en van het deel van het Waals Gewest plus de gebouwen zoals het Rood Klooster zijn gewoon overgedragen.

Het ging om een overdracht; er werd niet betaald.

Niemand kan mij verdenken van flamingantisme. Het enige wat ik wens is dat terzake een en ander verandert.

Ongetwijfeld, mijnheer de minister, nam u uw beslissingen te goeder trouw. Toch zou ik u eens willen uitnodigen om samen de situatie ter plekke te aanschouwen en ik ben er zeker van dat u alsdan een ander zicht zult hebben op deze aangelegenheid. U behandelt een dossier dat op uw tafel ligt, maar in de praktijk zijn de zaken enigszins anders.

Minister **Rik Daems** : Mijnheer Vanoost, uiteraard zouden wij graag allemaal meegaan.

Daarnaast wijs ik erop dat ik het terrein ken aangezien ik in Leuven woon en Tervuren steeds tot mijn kiesarrondissement behoorde. Ik weet dus perfect waarover het gaat.

Volgens de informatie waarover ik beschik behoren de renbaan en de oefenrenbaan niet tot een onroerend goed dat valt onder de Regie der Gebouwen. Dat betekent dat het slechts om staatseigendom kan gaan die behoort hetzij tot het leger, hetzij tot een overheidsbedrijf - maar dat zou ik weten - met uitzondering van de NMBS. Dit laatste behoort tot de mogelijkheden en ik zal dat laten nagaan.

Wat het principe betreft heb ik helemaal geen moeite met de overdracht.

Inzake het kasteel van Groenendaal zei ik reeds dat ik het aankoopcomité aansprak om het domein te verkopen aan het Vlaams Gewest. Ik kan dat zonder problemen verkopen aan wie ik wil. Alleen op het vlak van de prijs moet ik de procedure volgen. Uiteraard moet het bod dat ik ontvang, voldoen aan de raming van het aankoopcomité dat overigens vaak relatief bescheiden is. Ik ben dus niet verplicht een veiling te laten organiseren en kan het kasteel verkopen aan degene die een aanvaardbaar bod doet en wiens opzet voldoet aan mijn intentie.

Mij gaat het erom het domein te verkopen aan het Vlaams Gewest, maar aan niemand anders.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Is dat werkelijk uw intentie, mijnheer de minister ?

Minister **Rik Daems** : Uiteraard. Dat was trouwens de reden waarom ik die opdracht gaf.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de minister, daarnet meende ik het, toen ik u uitnodigde om ons ter plekke te vergewissen van de situatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de opdrachten van openbare dienst van De Post" (nr. 1610)

Question orale de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les missions de service public de La Poste" (n° 1610)

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, vorige vrijdag werd onze provincie weer geconfronteerd met een overval op De Post. Toen werd acht miljoen frank buitgemaakt,

Frieda Brepoels

bestemd voor de pensioenen van de Lommelse pensioengerechtigden. Het is al de derde keer dat De Post in Lommel werd overvallen. Toevallig heb ik nog een pers-artikel van twee maanden geleden. Toen was er een gewapende overval op het postkantoor van Duffel en werd 1,5 miljoen frank aan pensioengeld geroofd. Tevens zag ik nog een artikel van half februari over een postbode die tijdens zijn ronde in Sint-Joost-ten-Node werd beroofd van ongeveer 200 000 frank aan pensioengeld. Op dit ogenblik zit die man nog altijd thuis in ziekteverlof.

Ik heb cijfers van de Rijksdienst voor Pensioenen waarvan ik graag bevestiging kreeg. Daaruit blijkt dat in ons land nog ongeveer een derde van de pensioengerechtigden hun pensioen per postassignatie uitbetaald zouden krijgen.

Ter gelegenheid van uw uiteenzetting in december 1999 hebben wij het even gehad over deze problematiek en de universele dienstverlening in het algemeen. De tijd is nu gekomen om deze belangrijke problematiek onder ogen te zien. Er zijn immers heel veel risico's inzake veiligheid, niet alleen voor de pensioengerechtigden - ik denk dan aan roofovervallen op bejaarden - maar ook voor de werknemers van De Post, zowel de bedienden als de postbodes zelf. Ik heb daarover wat informatie. Tenzij u mij zou verbeteren, zijn er maar twee landen waar nog uitbetaling van pensioenen ten huize gebeurt: België en Luxemburg, maar daar slechts zeer beperkt. Als mensen in het buitenland dat horen, vragen zij zich af hoe dat komt. Bij ons zijn er toch ook banken. Of hebben de mensen daarin geen vertrouwen? Uit de cijfers blijkt echter dat er meer rekeningen zijn dan Belgen. Ik denk dus dat het vertrouwen er wel is, maar dat dit meer een kwestie is van verworven recht waar blijkbaar moeilijk aan kan worden getornd vanwege het sociale aspect.

Verder heb ik ook begrepen dat deze dienstverlening zeer duur is. Een klare kijk heb ik daar niet op, maar ik wil die wel graag krijgen. Ik denk aan het beveiligen van kantoren, aan fondsenvervoer en back office-operaties, het meegeven van geld aan postbodes, het incasseren en bewaken en dies meer. Dan is er ook de menselijke miserie inzake de ongevallen. De gemiddelde termijn van arbeidsongeschiktheid na een overval zou zes maanden bedragen. Ik heb vernomen dat in de regio's Luik en Charleroi zowat 2% van het personeel afwezig is, alleen al ingevolge dergelijke overvallen. Nu wij toch bezig zijn met de liberalisering van de postmarkt en De Post sinds 1 maart 2000 is omgevormd tot een NV van publiek recht, moet de tijd toch rijp zijn om dit probleem te verhelpen en de pensioenen voortaan uit te betalen via een door de pensioengerechtigde gekozen bankinstelling.

Ik denk dat nogal wat problemen in deze overgangsfase aan de oppervlakte zullen komen, maar er zijn ook heel wat mogelijkheden. Met de OCMW's of gemeentebestu-

ren kunnen hierover afspraken worden gemaakt. Waarom niet met de banksector een overeenkomst aangaan om voor sommige mensen een individuele oplossing uit te werken?

Ten slotte, als De Post dan toch verder wil uitbetalen, pleit ik ervoor dat dit niet door de postbode gebeurt, maar door een bediende zonder uniform die zoals een verzekeringsagent een ronde doet en ten huize afstapt.

Mijnheer de minister, mijn vragen houden verband met een aantal gegevens, maar ook met uw visie terzake. Kunt u meedelen hoeveel gerechtigden hun pensioen per postassignatie ontvangen, graag opgesplitst per provincie? Is er een reden waarom dit in bepaalde provincies of landsgedeelten meer of minder gebeurt? Welk bedrag moet maandelijks worden getransporteerd?

Kunt u ons ook meedelen over hoeveel overvallen het hier gaat sedert 1985 of 1990? Ik wil alleen een idee hebben over de laatste jaren, over het bedrag dat hierbij werd buitgemaakt, over het aantal gewonden of zelfs doden, of er recuperatie is door De Post bij de verzekeringen.

Ik lees ook veel over de opvang door De Post van personeelsleden geconfronteerd met een overval. Hoe lang loopt die opvang?

Ten slotte, is de minister bereid een voorstel te doen aan De Post inzake een overgangsfase betreffende de afschaffing van de thuisbetaling van pensioenen?

Welk bedrag betaalt de overheid aan De Post voor deze dienstverlening?

Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega, ik zal u een kort antwoord geven op een lange vraag.

Ik heb de vraag gisteren gekregen en beschik dus nog niet over de gevraagde cijfers. Bovendien ben ik van oordeel dat deze cijfers een confidentieel karakter dragen, zodat ik ze liever niet in een publiek document zie verschijnen. Daarnaast heb ik er geen probleem mee ze onder de in deze commissie gemaakte confidentialiteitsafspraken aan u over te maken. We zouden toch niet willen dat morgen in de krant wordt vermeld hoeveel pensioen in welke gemeente wordt uitbetaald om zo het risico nog te verhogen. Dit wil ik toch ten stelligste vermijden. Ik wil de informatie dus wel verstrekken, maar onder strikte voorwaarden.

Inzake de opvang van personeel na overvallen, beschik ik over een nota die ik u zal overmaken. Het lijkt mij niet interessant alle details hier te vermelden. Bovendien behoort die materie niet tot mijn bevoegdheid aangezien het hier gaat om het dagelijks beheer van het bedrijf.

Rik Daems

Essentieel lijkt mij de vraag of De Post in de toekomst al dan niet pensioenen moet uitbetalen. Ik denk dat die activiteit hoe dan ook vermindert. Daarnaast mag ik omwille van enkele overvallen niet lichtzinnig beslissen deze dienst af te schaffen.

De vraag is hier of men de taak behoudt en ze anders organiseert om het risico te verkleinen dan wel of men de taak laat vallen om het risico te elimineren. In het laatste geval is de dienstverlening er natuurlijk ook niet meer. Dat debat omvat verschillende aspecten. Volgens mij zijn er op het eerste zicht twee belangrijke aspecten. Ten eerste, is er het maatschappelijke aspect, namelijk het contact dat op iets langere termijn door een vertrouwenspersoon wordt gelegd met eenzame mensen. De postbode is immers een vertrouwenspersoon. De postbode heeft in België namelijk een ander karakter dan elders. Als men dit behoorlijk bestudeert, zal dat karakter een vrij belangrijk gegeven blijken te zijn. De vraag is dan of men dit zomaar wenst te wijzigen.

We benaderen dit nu even vanuit commercieel oogpunt. Het vertrouwenskarakter zou immers een zeer interessant gegeven kunnen zijn bij de commercialisering die men voor de diensten van De Post voor ogen houdt. De vraag rijst of het mengen van de twee wel opportuun en concurrentieel correct is. Ik stel voor dat ik de problematiek onder de aandacht breng van de afgevaardigdebestuurder. Ik zal hem vragen dit te bespreken met zijn team om zich een mening te vormen. Ik wil die beslissing niet voor hem nemen, dat is zijn taak. U moet beseffen dat de postbode die het pensioen betaalt op tijd en stond ook wel eens een fooi krijgt. Dat effect mag u ook niet onderschatten. Volgens mij is het niet ondenkbaar dat dit wel eens gebeurt. Het lijkt mij dan ook niet gunstig om hier onvoorbereid aan te beginnen met het risico dat 12 000 mensen komen klagen. Dit debat is dus veel diepgaander dan het verhaal van iemand die met centen rondloopt en overvallen wordt. Dat is in een aantal omstandigheden wel gebeurd. De problematiek gaat echter veel verder. Ik stel voor dat wij de discussie op gang brengen door de afgevaardigdebestuurder te vragen te overleggen met zijn team en ons een aantal bedenkingen over te maken.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de minister, ik ben enigszins teleurgesteld over uw antwoord. Het gaat mij er niet zozeer om dat u de cijfers vandaag niet kunt en op die manier ook niet wenst te geven. Ik heb deze vraag gesteld omdat dit zich vorige vrijdag bij ons voordeed. Ik vond het interessant om daar een gedachtewisseling over te hebben.

Als dit voor de zoveelste keer in een gemeente gebeurt, gaat men vragen stellen bij De Post. Bij ons stond in de krant precies te lezen hoeveel mensen er thuis betaling ontvangen. Het ging te Lommel om 700 mensen op een bevolking van zo'n 30 000. Men sprak van een kleine

helft van de pensioengerechtigden die hun pensioen thuis ontvangen. Het is overal te lande geweten op welke dagen de pensioenen thuis uitbetaald worden. Deze zaak is totaal tegenstrijdig met de ontwikkeling waarvoor u zelf verantwoordelijkheid draagt, namelijk de informatietechnologie. Een aantal collega's hebben de banksector voorstellen gedaan over de wijze waarop men tegenover oudere mensen om kan gaan met elektronisch bankieren. Zo kunnen ze bij deze evolutie betrokken worden. Hier blijft men eigenlijk vasthouden aan iets dat al jaren als een soort verworven recht wordt beschouwd. Het is echter ook voor de betrokken senioren onverantwoord om met een volledig pensioen in huis te blijven zitten. We stellen immers vast dat er reeds heel wat gevallen van roofoverval bekend zijn.

Dit geldt ook voor de betrokkenen die het moeten bedenken. Ik hoop daarover van de minister nog cijfers te ontvangen. Over het principe van terugbetaling of recuperatie door de verzekering heb ik ook niets gehoord. Worden die bedragen gerecupereerd? Via de pers heb ik vernomen dat het om enkele tientallen miljoenen in enkele maanden gaat. Dat is toch geen klein geld meer.

U zegt wel dat de activiteit vermindert, maar ze vermindert slechts met mondjesmaat. Ik weet dat de postdirecties geregeld via de postbodes contact hebben met de mensen en hen adviseren om over te schakelen, maar er is geen enkele georganiseerde actie vanuit De Post of de overheid in die richting.

Ten slotte, hebt u mij ook niet ingelicht omtrent het bedrag dat de overheid aan De Post betaalt om die dienstverlening te organiseren.

Minister **Rik Daems** : Mevrouw, ik heb daarover geen informatie. Zodra ik ze heb zal ik ze u bezorgen. Het is mijn aanvoelen dat dit geen verzekerde activiteit is, maar ik zal het even checken.

Inzake de betaling van de overheid aan De Post wijs ik erop dat het enige wat wij betalen een algemene factuur is voor de bedeling van uitgestelde vergoedingen. Bij mijn weten is de activiteit van pensioenbetaling daarin niet gespecificeerd. Ik zal dit nakijken. Ik zal nagaan of dit een taak is die tegen betaling door De Post in opdracht van de overheid wordt gedaan. Ik denk het niet.

Het blijft een maatschappelijk debat met een aantal aspecten. Ik stel voor om hierop opnieuw in te gaan op het ogenblik dat we hieromtrent ook de mening van de directie van De Post kennen. Het is te gemakkelijk om ja of neen te zeggen. Toen ik in het begin met De Post geconfronteerd werd, was mijn reactie dezelfde als de uwe. Als men de mensen ertoe kan bewegen dat zij uit vrije wil van deze regeling afstappen, heb ik daarmee geen probleem. Men mag echter niet vergeten dat de

Rik Daems

pensioenbedeling aan huis soms het weinige sociaal contact is dat de mensen nog hebben. Ik vind dat dit toch wel opweegt tegen een eventueel veiligheidsrisico dat op een andere manier kan worden opgelost of verminderd.

Ik stel voor hierover opnieuw van gedachten te wisselen op het ogenblik dat we over meer gegevens van De Post beschikken. Dit kan een onderdeel zijn van het strategisch plan dat wij in deze commissie zullen bespreken.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat er in het bedrag waarin de overheid voor De Post voorziet, ook de uitbetaling van de pensioenen is verrekend. Een deel heeft ook betrekking op het bedelen van de dagbladen. Er wordt niet zomaar een bedrag vastgelegd om ik weet niet wat te doen. Hebt u er een idee van wanneer dit debat in de Kamer zal plaatsvinden ?

Minister **Rik Daems** : Dat hangt af van het plan van De Post.

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 "het respecteren van rij- en rusttijden bij ABX Transport" (nr. 1461)

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect des temps de repos chez ABX Transport" (n° 1461)

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag betreft het respecteren van rij- en rusttijden bij ABX Transport. U weet dat er in onze samenleving al heel wat te doen is geweest over het respect voor rij- en rusttijden door vrachtwagenchauffeurs, en terecht. In het verleden zijn er een aantal dramatische ongevallen gebeurd. De verkeersveiligheid wordt al dan niet bepaald in de mate dat mensen die achter het stuur zitten geregeld rust nemen. Er is een Europese regelgeving opgesteld die bepaalt hoeveel uren men mag rijden. De controle moet gebeuren door middel van een tachograaf. Wij weten allemaal dat fraudeurs die wetgeving niet respecteren. De overheid probeert dat te controleren. Via een gunstige wind heb ik een verbijsterend document in handen gekregen. Het gaat over een interne nota van ABX, dat sinds kort een belangrijke meerderheidspositie op de markt heeft verworven. ABX heeft een zeer onduidelijke en hybride structuur. Wij hebben er in het verleden al over gepraat. Het is een dienst van de NMBS, waarvan de Staat voor 100% aandeelhouder is. ABX wordt er bij controles

geregeld op betrap beroep te doen op zelfstandige transporteurs die voor hun voertuig op geen enkele manier in orde zijn met de wetgeving. Zij plaatsen de zelfstandige verhuurderstransporteurs om de colli's te vervoeren in een oneerlijke concurrentiepositie. Zij worden steeds onder druk gezet, omdat zij moeten concurreren met mensen die niet met alle wettelijke voorschriften in orde zijn. Op een bepaald ogenblik heeft een vrachtwagenchauffeur geklaagd over de druk die op hem werd uitgeoefend. De heer Joost Rigol, operations manager van ABX, antwoordt in een nota - ik noem geen namen - het volgende en het is werkelijk ontstellend. Ik citeer : "Wat betreft de rij- en rusttijden die niet gerespecteerd worden, vraag ik uw lid de methode aan te leren hoe hij zijn tachoschijven moet gebruiken in een distributieomgeving als de onze. Uw ervaring zal bijdragen om uw lid in orde te brengen met de wettelijke voorschriften". Met andere woorden, ik kan dit niet anders interpreteren dan dat dit een regelrechte oproep is van de ABX-leiding om de tachoschijven verkeerd te gebruiken. Ik vind dit een onaanvaardbare praktijk. Wij zijn voor 100% aandeelhouder van deze firma. Deze firma is de grootste Europese firma zonder rechtspersoonlijkheid. Het is een regelrecht onderdeel van de NMBS. De ultieme verantwoordelijkheid valt onder de Raad van Beheer en haar voorzitter. Dergelijke zaken op papier zetten heeft volgens mij strafrechtelijke dimensies.

Mijnheer de minister, bent u het er met mij over eens dat zulke praktijken niet alleen onwettig zijn, maar bovendien aanleiding kunnen geven tot een toename van de onveiligheid in het verkeer, met alle gevolgen van dien ? Is deze fax een uiting van de normale gang van zaken met betrekking tot de toepassing van rij- en rusttijden bij ABX ? Wie is hiervoor verantwoordelijk ? Wordt hierop toegezien door ABX zelf en door de NMBS-leiding ?

De belangrijkste vraag is of u bereid bent om orde op zaken te stellen in deze aangelegenheid, die totaal onaanvaardbaar is. Welke stappen gaat u ondernemen ? Op welke manier gaat u hiertegen optreden ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Somers, zelfs al is de Staat voor 99% aandeelhouder van de NMBS, ABX valt niet onder de opdrachten van openbare dienstverlening. Daarover hebben wij het hier al vaak gehad. De overheid heeft dus ook weinig zicht op de activiteiten van deze onderneming. Het is heel moeilijk om informatie te krijgen en controle uit te voeren. Volgens de informatie van de NMBS, ik citeer : "staat de directie van ABX Logistics België uitdrukkelijk achter de stipte navolging van de wet in de uitvoering van haar activiteiten. De bewuste passage werd uit een fax gelicht, gericht aan de vereniging der verhuurders NMBS. Deze brief handelt over de wettelijke vergunningen. Door hem uit zijn context te halen zou men inderdaad een negatieve interpretatie kunnen geven aan de geciteerde paragraaf.

Isabelle Durant

De operations manager heeft echter gerefereerd naar een nota van de rijkswacht van de brigade van Ronse aangaande de leidraad bij het wettelijk gebruik van de tachograaf, waarin staat dat bij een automatische tachograaf enkel en alleen rijtijden automatisch worden geregistreerd. De andere te registreren tijdsgroepen dienen evengoed door de chauffeur zelf ingesteld te worden."

Op basis van deze gegevens kan ik als minister geen uitspraak doen over de wettelijkheid van deze passage. Afgezien daarvan ben ik het eens met de stelling dat de rij- en rusttijden een weerslag hebben op de verkeersveiligheid. Zoals u weet zijn zij geregeld bij EG-verordening tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. U weet ook dat op Europees vlak de problematiek van werktijden in het wegvervoer is geblokkeerd. Er zijn tal van discussies tussen diverse Europese landen. Het is vooral een debat over de faux indépendants.

Uw tweede vraag ging over de verantwoordelijkheid en het toezicht bij ABX en de NMBS. De NMBS laat weten dat de chauffeurs bij ABX Logistics, met uitzondering van 20 chauffeurs, allen zelfstandigen zijn en in onderaanneming rijden voor het bedrijf. In de eerste plaats zijn zij zelf gehouden de wet na te leven met betrekking tot de rij- en rusttijden. Volgens de NMBS wordt de centrumverantwoordelijken van ABX Logistics streng bevolen controles uit te voeren in overeenstemming met wettelijke bepalingen die het transportgebeuren beheersen. Deze controles worden uitgevoerd. Zo werden reeds en worden onderaannemers uitgesloten of niet toegelaten die niet in orde zijn met de wettelijke bepalingen. Hierop werd en wordt concreet toegezien door de directie van ABX Logistics, de NMBS en de regeringscommissaris.

Wat uw derde vraag betreft wil ik eerst nogmaals beklemtonen dat ABX niet onder de opdracht van openbare dienstverlening valt. Het is een transportbedrijf als een ander. De vervoersvergunning van ABX voor het vervoer van goederen tegen vergoeding wordt bijgevolg afgeleverd door de dienst wegvervoer van het bestuur van het vervoer te land van mijn administratie. Toch is het daarbij belangrijk om weten dat dergelijke overtredingen gerechtelijk worden behandeld door de arbeidsauditeur op het vlak van het al dan niet instellen van vervolging en door de arbeidsrechtbanken met het oog op het al dan niet veroordelen.

Ook de sociale inspectiediensten van het ministerie van Arbeid en Tewerkstelling zijn bevoegd, naast de controledienst van de dienst Wegvervoer, de gemeentepolitie en de rijkswacht, om overtredingen inzake rij- en rusttijden vast te stellen, zowel voor ABX als alle andere vervoersondernemingen. Die vaststellingen gebeuren niet alleen op de openbare weg. Ze gebeuren ook in de bedrijven

zelf. De bedrijfsleider moet de schijven immers gedurende een bepaalde periode bewaren. Uit de toepassing van de reglementering blijkt dat de sociale aard de bovenhand heeft op de bijdrage aan de verkeersveiligheid.

Wat de vaststellingen door de controlediensten van de dienst Wegvervoer van mijn administratie betreft, blijkt dat deze diensten na een aantal klachten zeer geregeld controles hebben uitgevoerd bij de hoofdzetel en de regionale filialen van ABX en bij de vervoersondernemingen die voor ABX werken. Ook op de weg zijn er controles geweest. Daarbij werden bepaalde onregelmatigheden vastgesteld. De wet van 3 mei 1999 over het vervoer over de weg bepaalt onder meer dat opdrachtgevers mee verantwoordelijk kunnen worden gesteld als men overtredingen bij de vervoerder vaststelt. Mijn diensten hebben zowel de hoofdzetel als de filialen van ABX hierop uitdrukkelijk gewezen. Daarop heeft ABX beloofd intern orde op zaken te stellen en van ondernemingen die voor ABX werken te eisen dat zij in orde zijn met de nodige vergunningen en het respect voor de rij- en rusttijden. ABX en de vervoerders die voor ABX rijden, worden nog steeds met bijzondere aandacht door mijn controledienst gevolgd.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mevrouw de minister, ik ben teleurgesteld over het formele karakter van uw antwoord.

Het betreft hier een zeer ernstig feit, dat door een bedrijf wordt gepleegd waarvan de Staat aandeelhouder is. Dit is geen transportbedrijf als een ander. Dit is een bedrijf waarin wij als Staat aandeelhouder zijn. Dat bewijst nog maar eens de hybride structuur waarin wij moeten werken. Wij zijn voor 100% aandeelhouder, maar we hebben, als ik uw antwoord goed heb begrepen, op geen enkele manier wat dan ook te zeggen binnen zo'n organisatie. Als ik als privaat persoon aandelen zou verwerven van een bedrijf dat me in een dergelijke situatie zou duwen, dan zou ik die aandelen zo snel mogelijk kwijt willen zijn. Dat zou namelijk willen zeggen dat ik geld geef en daarvoor niets in de plaats krijg.

Ten tweede, mevrouw de minister, als ik uw antwoord hoor, suggereert dat eigenlijk dat ik deze passage uit zijn context zou hebben gehaald. Dit is een brief - ik zal hem u dadelijk overhandigen - van drie paragrafen. De paragraaf die ik heb voorgelezen staat volledig los van de twee andere, want het is een brief die eigenlijk een antwoord geeft op twee problemen. Ik heb de volledige passage die betrekking heeft op het probleem voorgelezen. Ik kan die op geen enkele andere manier interpreteren dan op de manier die ik u daarjuist heb proberen duidelijk te maken.

Ten derde, het is schandalig van ABX en haar leiding dat zij in haar antwoord eigenlijk suggereert dat de transporteurs-verhuurders hier in de fout gaan, terwijl zij

Bart Somers

in hun schrijven de mensen dwingen om in de fout te gaan. Bovendien zijn die transporteurs-verhuurders in realiteit schijnzelfstandigen, want zij mogen geen andere klanten hebben. Die vallen dus onder de definitie van schijnzelfstandigen, maar wie ons rechtssysteem kent weet dat het aantonen van het schijnzelfstandig zijn in de praktijk zeer moeilijk is. Men werkt met schijnzelfstandigen zodat men ook de strafrechtelijke en burgerrechtelijke verantwoordelijkheden kan afschuiven op die verhuurders. Tegelijkertijd zetten ze die mensen onder druk om het leven van andere mensen, die op straat rondlopen, in gevaar te brengen door mensen onverantwoord lang te laten rondrijden. Ik had minstens verwacht, mevrouw de minister, dat u zich zou engageren om de regeringscommissaris, die in de Raad van Beheer van de NMBS zit, aan te sporen dit probleem onmiddellijk ter sprake te brengen.

Hij moet de situatie onmiddellijk rechtzetten, want dit is voor mij een totaal onaanvaardbare toestand. Wij zitten hier uren te vergaderen over de veiligheid op de weg en op straat. Een bedrijf waarvan wij 100% aandeelhouder zijn, spoort zijn transporteurs-verhuurders aan om, uit louter winst- en geldbejag, onveilige toestanden te creëren op straat. Dat zeg ik als liberaal. Ik vind dat onaanvaardbaar.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de M. Jean-Pierre Viseur à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la ligne de chemin de fer Mons-Aulnoye (France) et d'une éventuelle liaison Mons-Valenciennes" (n° 1462)

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Viseur aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekomst van de spoorlijn Bergen-Aulnoye (Frankrijk) en van een eventuele verbinding Bergen-Valenciennes" (nr. 1462)

M. Jean-Pierre Viseur (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, d'après les informations dont je dispose, la SNCB a l'intention de supprimer la liaison entre Mons et Aulnoye (France), à côté de Maubeuge, pour des raisons de rentabilité.

Le problème est que cette ligne était la seule encore transfrontalière pour la région de Mons-Borinage; sa disparition transformera encore davantage la région en cul-de-sac ferroviaire, vu l'absence de liaison avec Valenciennes.

Pourtant, cette région de Mons-Borinage se débat depuis des décennies dans un marasme économique, malgré certaines initiatives dont certaines très actuelles : la

semaine prochaine, sera inauguré le Parc d'aventures scientifiques du Crachet à Frameries, situé sur cette ligne ferroviaire entre Mons et Vieux-Aulnoye. Cette création attirera certainement un public, notamment du Nord de la France.

Par ailleurs, autour de Mons, le site des Grands Prés est appelé à voir se réaliser de grands projets dont la zone d'attraction s'étendra aussi sur le Nord de la France. Ainsi, sans cette ligne de chemin de fer entre cette partie de la Belgique et le Nord de la France, le trafic se fera par routes et autoroutes. Or, déjà actuellement, le seul complexe cinématographique de Mons provoque des embouteillages aux heures d'affluence. Que sera-ce lorsque ces réalisations seront effectives ? La route sera saturée.

La suppression de la liaison vers Aulnoye est certainement une erreur et il serait bon qu'une ligne ferroviaire vers Valenciennes, inexistante, voie le jour. D'autant plus qu'une liaison avec Valenciennes permettrait d'accéder à six lignes TGV car, de Mons, il serait très facile de s'y rendre.

Après avoir situé le contexte, je vous pose mes questions. Pouvez-vous nous préciser les projets exacts de la SNCB vis-à-vis de cette ligne entre Mons et Aulnoye et les justifications avancées pour éventuellement la supprimer ?

Je sais que vous n'êtes pas la vraie patronne de la SNCB et que votre marge de manoeuvre est relativement restreinte : quelle est la marge de manoeuvre dont dispose le gouvernement dans un tel problème ?

A mon avis, plutôt que de maintenir cette ligne entre Mons et Aulnoye, il serait préférable de créer une nouvelle ligne entre Mons et Maubeuge; en effet, entre Maubeuge, Mons et Valenciennes, il s'effectue de nombreux échanges commerciaux, culturels, sportifs, etc.

Ma dernière question semble plus anodine : pouvez-vous me préciser ce qu'il adviendra du matériel bicourant ainsi libéré ? En fait, cette question n'est pas innocente du tout : en effet, le voltage des locomotives électriques est différent en Belgique et en France. Ainsi, pour mettre en place une ligne transfrontalière, une locomotive bivoltagage est indispensable. Ce matériel est relativement rare; certaines mauvaises langues affirment que la suppression de cette ligne est destinée à récupérer ce matériel pour l'utiliser ailleurs. Je ne sais pas où et je ne fais de procès à personne. La question du matériel bicourant libéré n'est pas une question purement anecdotique; elle acquiert tout son sens dans le cadre de la suppression de cette ligne.

Voilà pour mes questions de Mons à Maubeuge. Pour ce qui concerne Mons-Valenciennes, j'aimerais savoir si la Belgique est favorable à cette liaison. La ligne existe

Jean-Pierre Viseur

jusqu'à la frontière française : le chaînon manquant se situe en France. Pour entreprendre cette liaison, des démarches seront indispensables avec la SNCF et avec votre homologue français. Avez-vous déjà eu des contacts avec lui ?

Le consul de Belgique à Lille m'a envoyé du courrier, me faisant savoir de la sorte qu'il entretient de nombreux contacts avec les autorités françaises afin de réaliser cette liaison. Partant, les postes consulaires dépendant de votre collègue M. Michel, il serait peut-être aussi opportun de voir avec lui quel poids il pourrait mettre, en plus du vôtre, dans la balance pour que cette ligne trouve sa concrétisation. (*Brouhaha*) Je ne fais pas de caricature de M. Michel, lorsque je parle de "poids"...

Bref, M. Michel ne pourrait-il pas apparaître comme un "allié de poids" dans ce dossier ? Voilà, madame la ministre, les questions que je souhaitais vous poser à ce sujet.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, cher collègue, relativement à votre première question portant sur la ligne Mons-Aulnoye, quelles sont les justifications avancées par la SNCB à ce stade-ci ?

Vu les faibles chiffres d'occupation, cette relation transfrontalière Mons-Aulnoye avait été remise en cause lors de la réunion du groupe d'axe SNCB-SNCF, tenue en juin 1999. En effet, la SNCB avait effectué à l'époque des comptages - du reste confirmés par la SNCF - qui démontraient des occupations se limitant à une dizaine de voyageurs par train en semaine et à moins de trois voyageurs par train durant le week-end.

Quant aux intentions de la SNCB à ce stade-ci, son comité de direction a approuvé cette suppression lors de la réunion du 13 décembre 1999 - la SNCF ayant par ailleurs marqué son accord à cette décision. En conséquence, la suppression sera effective dès mai 2000. Notons qu'il s'agit ici du projet de la SNCB elle-même. Les automotrices qui assuraient ce service seront, quant à elles, utilisées sur la relation IC-Internationale Bruxelles-Luxembourg.

Le problème qui se présente ici provient notamment du fait que les liaisons ferroviaires internationales ne sont pas considérées, au regard de la loi sur les entreprises publiques autonomes, comme des missions de service public. Dès lors, je dispose d'une marge de manoeuvre extrêmement faible dans ce dossier, dans la mesure où cette décision de suppression dépend du pouvoir autonome de la SNCB, lequel s'applique également - comme je l'avais fait remarquer à M. Fournaux en réponse à l'une de ses questions - à propos des arrêts Thalys à Namur, qui relèvent des aspects commerciaux pour lesquels la SNCB décide en toute liberté et sans aucune contrainte vis-à-vis du gouvernement.

A ce sujet, il serait opportun d'examiner, à travers une éventuelle révision de la loi, si certains éléments du trafic international ne devraient pas être considérés comme faisant partie des missions de service public - avec le dessein de permettre dans ces liaisons-là comme dans les autres d'avoir une intervention du gouvernement via le contrat de gestion ou le commissaire du gouvernement.

Une autre difficulté est posée en raison du fait qu'il faut conclure un accord avec la SNCF pour exploiter ce type de services. Il s'avère clairement que l'une des raisons de la faible utilisation de la ligne considérée réside dans la mauvaise conception du service par la SNCF. Aussi, je souhaite demander à la SNCB d'examiner à nouveau ce dossier en concertation avec la SNCF.

En outre, en ce qui concerne la desserte des gares belges entre Mons et Quévy durant le week-end, le contrat de gestion actuel n'impose rien et ne me permet donc pas d'exiger plus.

De surcroît, il serait également intéressant d'analyser sérieusement l'opportunité de retenir Maubeuge comme destination au lieu d'Aulnoye. Toutefois, une autre alternative se conçoit également : il s'agirait de rétablir des trains directs de Mons à Paris, en intégrant la desserte Mons-Aulnoye à celle existant actuellement entre Aulnoye et Paris. Quoi qu'il en soit, de telles alternatives devront nécessairement être négociées avec la SNCF.

Pour conclure, je vous avouerais qu'en ce dossier, s'il m'est possible de demander certaines justifications, je ne dispose en réalité que d'une marge de manoeuvre très mince, étant donné notamment que des relations bilatérales sont en jeu.

En ce qui concerne la deuxième question sur la liaison Mons-Valenciennes, une étude de faisabilité est actuellement en cours. Cette mission a été confiée à un organisme privé par le réseau TG-Ville Raphaël. Tant la SNCB que la SNCF participent aux différents comités de pilotage relatifs à cette étude. Je suis bien sûr avec intérêt le déroulement de l'étude. Etant donné qu'elle est encore en cours, il est un peu tôt pour émettre des conclusions. Néanmoins, comme une rencontre est prévue prochainement avec mon collègue français à propos d'autres aspects, je l'interrogerai sur l'état d'avancement du dossier et sur l'intérêt que la SNCB porte à cette liaison. Je serai ainsi en mesure de vous donner d'autres informations plus précises. Je suivrai avec attention les rapports intermédiaires de façon à appuyer la possibilité d'une telle liaison.

M. Jean-Pierre Viseur (AGALEV-ECOLO) : Madame la ministre, je vous remercie de bien vouloir intervenir auprès de la SNCB pour revoir éventuellement les décisions qui ont été prises. Il est évident qu'il n'y a pas

Jean-Pierre Viseur

beaucoup de voyageurs qui se rendent à Aulnoye. Auparavant, les trains internationaux s'y arrêtaient, mais à la mise en service du TGV, cet arrêt a été supprimé. Les gens n'ont donc plus de raison d'y aller et la fréquentation a fort diminué. C'est pour cela que je prétends que la ligne serait plus rentable si elle passait par Maubeuge. Si, comme alternative au TGV, il y avait une liaison vers Paris, passant par Maubeuge, ce ne serait pas une mauvaise solution.

Il est évident que les lignes internationales ne constituent pas des missions de service public, mais il faut souligner qu'une partie de ces lignes est nationale. Avant d'arriver à la frontière, la ligne en question dessert un certain nombre de localités. En toute logique, on peut donc considérer qu'il s'agit là de missions de service public puisque les gens peuvent prendre le train pour se rendre dans des localités intermédiaires.

Quant à la liaison vers Valenciennes, attendons l'étude de faisabilité et croisons les doigts.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Questions orales jointes de MM. Jean-Pierre Viseur et Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la délocalisation éventuelle d'une partie de l'activité de l'aéroport de Zaventem à Chièvres" (nos 1463 et 1513)

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Jean-Pierre Viseur en Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een eventuele delokalisatie van een deel van de activiteiten van de luchthaven van Zaventem naar Chièvres" (nrs. 1463 en 1513)

M. Jean-Pierre Viseur (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, madame la ministre, ce problème n'est pas neuf. Déjà sous la législature précédente, j'avais interrogé M. Poncelet, alors ministre de la Défense, car on parlait déjà beaucoup de transformer, totalement ou en partie, l'aéroport de Chièvres, aéroport militaire à usage exclusif de l'OTAN, en aéroport civil pour décharger à la fois Zaventem et Lille, en fonction de sa situation centrale le long de la ligne TGV Bruxelles-Lille.

A cette époque, M. Poncelet m'avait répondu qu'il n'en était pas question et que l'étude française ressemblait trop à une élucubration. Celle-ci avait été menée par la zone urbaine de Lille et prévoyait notamment de raser purement et simplement un village, ce pour vous donner une idée du projet.

Aujourd'hui, on reparle beaucoup de Chièvres, surtout depuis les arrêtés royaux antibruit. Chièvres étant peu habitée, ce serait un bon endroit pour y faire atterrir des avions, mais au sein de la population -c'est compréhensible -, on en parle beaucoup et l'anxiété va grandissant pour l'avenir.

Le 21 mars dernier, au Parlement wallon, une séance de la commission de l'Economie a été longuement consacrée aux débats sur les aéroports régionaux et la question de Chièvres est revenue à maintes reprises. A la lecture du rapport de cette commission, il est frappant de constater que certains en parlent comme si c'était déjà fait. "Ici, à Chièvres, il y aura..." Deux professeurs accompagnaient le secrétaire de la Conférence permanente du Développement territorial. On a montré semblait-il des plans où des zones étaient dessinées. Le projet semble donc se concrétiser.

Je souhaiterais que Mme la ministre puisse faire le point général de la situation et nous dise ce que le gouvernement fédéral a comme visées à ce sujet. Plus particulièrement à ce niveau, envisage-t-on que Chièvres puisse être un aéroport de délestage de Zaventem ? Si oui, des décisions ont-elles été prises ? Des études ont-elles été commanditées par les pouvoirs publics ou des entreprises publiques autonomes ? Avez-vous eu des contacts avec les autorités de l'administration wallonne ou des organismes ou autorités françaises, puisque nous sommes dans un contexte où Chièvres serait la zone de délestage de Zaventem et de Lille ? Enfin, avez-vous abordé la question avec votre collègue, M. Flahaut, puisque des accords lient toujours la Belgique à l'OTAN, afin que Chièvres reste un aéroport militaire au service de l'OTAN ?

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, comme mon collègue J.P. Viseur vient de le rappeler, cette étude existe. J'ai eu l'occasion d'interpeller M. le ministre Flahaut (M. Viseur a interpellé son prédécesseur et a peut-être reçu une réponse différente). Ce dernier indiquait dans sa réponse que l'aérodrome de Chièvres est actuellement occupé par l'US Air Force qui assure l'appui en transport aérien de l'OTAN et du SHAPE. L'accord cité par le ministre Flahaut restera en vigueur tant que le SHAPE restera en Belgique.

Je souhaitais me joindre à la question posée aujourd'hui car celle-ci interpelle tous les habitants de Chièvres et des environs. En effet, depuis plusieurs mois, des rumeurs circulent à propos de la possibilité d'implantation d'un aéroport civil sur le site de Chièvres.

Il me revient qu'un groupe de travail intercabineaux - dont feraient partie des membres de votre cabinet - examinerait ce dossier. J'insiste sur le conditionnel.

Bruno Van Grootenbrulle

Afin de clarifier la situation et de ne pas laisser les populations riveraines dans une expectative dont vous conviendrez qu'elle est particulièrement désagréable, pourriez-vous me dire, madame la ministre, si un tel groupe existe ou non ? En d'autres termes, l'implantation d'un aéroport civil sur la base de Chièvres est-elle envisagée ? Le cas échéant, une procédure de consultation des populations riveraines sera-t-elle enclenchée ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, comme l'ont rappelé les deux intervenants, l'exploitation des aéroports régionaux est une compétence exclusivement régionale. Dans le cas de Chièvres, comme l'a confirmé mon collègue M. Flahaut, il s'agit d'une base militaire du SHAPE et rien n'est prévu pour interrompre la convention existante. Rien n'est donc à l'ordre du jour en matière de modification du statut de cette base de Chièvres.

Par contre, cela ne peut pas empêcher les gouvernements fédéral et régionaux, comme c'est le cas dans le cadre du débat au Parlement wallon, de réfléchir ensemble à une politique aéroportuaire un peu mieux coordonnée ou harmonisée, autant que faire se peut, à l'échelle de la Belgique. L'intérêt de la démarche est évident pour tout le monde. Lorsque nous demandons une harmonisation au niveau européen, il faut que nous puissions, sur un territoire comme la Belgique, tenter à tout le moins d'harmoniser notre manière de travailler, même s'il s'agit d'une compétence régionale.

A l'issue des discussions qui ont eu lieu en début d'année au sein du groupe de travail fédéral sur l'aéroport de Bruxelles-National, à la suite du fameux arrêté "vols de nuit", la seule chose que le gouvernement fédéral a décidée est de confier - la commande n'a même pas encore été faite - à un organisme reconnu internationalement une étude sur les possibilités de croissance de l'aéroport de Bruxelles-National après 2010, dans les limites de la capacité globale existante de cet aéroport. Autrement dit, nous lui avons demandé, puisqu'on peut prévoir une certaine saturation de l'aéroport de Bruxelles-National d'ici 2010, d'examiner quelles sont les possibilités existantes, sans aucune autre mention de quoi que ce soit. Cette étude devra notamment analyser l'option de construire un nouvel aéroport concentré essentiellement sur le fret.

Il est donc clair qu'une telle option n'est à ce stade aucunement décidée, ni dans le temps ni dans l'espace. Il est seulement décidé de mettre cette question à l'étude plutôt que d'attendre d'être face à des problèmes de saturation et de décider, dans quelques années, mal et de façon précipitée.

Je connais l'étude du professeur Charlier. Ce dernier a établi des plans et est allé assez loin. Une étude universitaire peut élaborer une série de stratégies aéroportuaires, mais elle garde le statut d'étude universitaire.

Même si, dans un premier temps, une formule de délocalisation à terme était recommandée par les experts que le fédéral consultera, et qu'ensuite le gouvernement la jugeait opportune, resterait encore à la ou aux régions concernées à en approuver le principe. En effet, je vous rappelle que les aéroports sont de la compétence régionale.

Je souhaite donc vous rassurer et, en tout cas, "couper les ailes à un canard" et vous dire qu'aucune décision n'a été prise en vue de délocaliser une partie de l'activité de Zavemtem à Chièvres.

A la suite de l'accord du 11 février, des groupes de travail intercabineaux ont effectivement été mis sur pied. En effet, une série de décisions générales ont été prises à l'occasion de cet accord et doivent être appliquées. En fait, ce ne sont pas des groupes de travail intercabineaux. C'est la conférence ministérielle qui réunit le fédéral, les régions et les représentants en matière d'environnement - il s'agit d'un problème lié aux nuisances sonores -, et qui assure le suivi en organisant des réunions mensuelles.

Il ne s'agit pas de décider s'il faut délocaliser à Chièvres mais d'assurer le cahier des charges et de veiller à la commande de l'étude en question. Il s'agit d'une étude théorique qui doit, en tout cas, envisager comment répondre, dans les dix années à venir, à une saturation de l'aéroport de Bruxelles-National, en particulier pour le fret.

Voilà où nous en sommes actuellement. Il ne suffit pas de poser la question de la localisation de l'important surcroît de trafic aérien prévisible. Il est également urgent de porter, au niveau européen, le débat sur toute la problématique des dispositions à prendre pour tenter de maîtriser l'évolution du secteur aérien en termes de volume et de trafic. En effet, le débat que l'on a connu en Belgique a également eu lieu dans la plupart des pays européens. Si la croissance n'est pas maîtrisée - et cela ne peut se faire qu'au niveau européen -, on aboutira, un peu partout, à des situations de plus en plus difficiles.

Je répète qu'aucune décision formelle n'a été prise. Une étude générale doit avoir lieu sur la possibilité, d'ici 2010, d'organiser ou de délester une partie des vols de fret de l'aéroport de Zavemtem vers un autre endroit, sans qu'aucun endroit ne soit spécifié.

Par ailleurs, Chièvres est effectivement une base militaire qui est, pour le moment, contractuellement liée au Shape. Rien n'est sur la table aujourd'hui en vue de modifier cette convention.

M. **Jean-Pierre Viseur** (AGALEV-ECOLO) : Madame la ministre, je voudrais formuler une petite remarque.

Jean-Pierre Viseur

Il est vrai qu'une convention lie Chièvres au Shape. Cependant, on parle de démanteler partiellement l'aérodrome de Chièvres. On pourrait effectivement imaginer que l'OTAN, qui n'a pas une activité débordante à Chièvres, fasse savoir, un jour, qu'un petit aérodrome lui suffit. Une partie servirait ainsi à nouveau au trafic civil, avec ce que cela inclut.

Nos engagements avec l'OTAN ne constituent pas une garantie, si je puis m'exprimer de cette manière, que Chièvres ne sera pas disponible tant que l'OTAN sera en Belgique. Cette remarque fait suite également à la réponse que M. Flahaut nous a donnée.

On pourrait imaginer que l'OTAN reste en Belgique et que Chièvres reste une base militaire mais avec un début de trafic civil.

Je ne sais pas comment l'étude est envisagée. Mais il est clair qu'une partie du trafic aérien pourrait être délesté, non pas vers d'autres aéroports, mais vers d'autres moyens de transport. En effet, à une époque où le TGV va un peu dans toutes les directions à la vitesse de 300 km/heure, il me semble aberrant d'emprunter un avion pour se rendre à Paris, Amsterdam ou Strasbourg. Cela ne représente aucun intérêt sur la plan économique, écologique ou pour le bien-être du voyageur, etc.

Je souhaiterais donc, si c'est encore possible, que cette étude envisage également cet aspect du déstage du trafic aérien vers le rail.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour les précisions qu'elle m'a apportées dans le cadre des différentes questions posées. Je souhaite être informé de l'état d'avancement des études, si possible au fur et à mesure, étant donné que je me sens particulièrement concerné puisque j'habite la région de Chièvres.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Marcel Hendrickx aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen in de spoorlijn Turnhout-Herentals" (nr. 1467)

Question orale de M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements dans la ligne Turnhout-Herentals" (n° 1467)

De heer **Marcel Hendrickx (CVP) :** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil toch nog eens het woord vragen in verband met de spoorverbindingen in de Kempen. Tevens wil ik terugkomen op de laatste commissievergadering, tijdens dewelke u een lijstje hebt

voorgelegd met werken die zullen worden uitgevoerd in de diverse stations van de lijn Antwerpen-Neerpelt. Spijtig genoeg hebt u daarbij nergens een datum van uitvoering vermeld en stonden op het lijstje heel wat werken die al lang zijn beloofd door de NMBS, door de vorige minister en ook door uzelf. Ik vraag mij dan ook af of het niet zinnig zou zijn dit lijstje opnieuw te maken, maar dit keer met de data van uitvoering, zodat de gebruikers van de lijn Neerpelt-Antwerpen niet opnieuw met een kluitje in het riet worden gestuurd.

Daarnaast zal ik ook ingaan op een andere, bijna verwaarloosde lijn in de Kempen, met name de verbinding Turnhout-Herentals. Ook hier werden al herhaaldelijk nieuwe voertuigen beloofd ter vervanging van de huidige museumvoertuigen. Ik weet dat mijn vraag een stukje achterhaald is. Ik heb immers inmiddels van de NMBS vernomen dat de vervangende voertuigen eind mei zouden worden geleverd. Ik zou die mededeling graag van u bevestigd krijgen.

Daarnaast zijn er nog tal van andere investeringen noodzakelijk voor het comfort van de reizigers. Herhaaldelijk werden fietsrekken beloofd voor het station van Turnhout, maar telkens wordt die belofte uitgesteld. Een controle ter plaatse bevestigt dat zowel in Turnhout als in Tielen nog heel wat moet gebeuren voor het comfort van de reiziger.

Mevrouw de minister, is het zo dat die nieuwe voertuigen effectief in mei zullen worden ingezet ? Ten tweede, hoever staat het nu met de al zo vaak en lang beloofde studie van de NMBS over de volledige of gedeeltelijke ontubbeling van de lijn Turnhout-Herentals ? Ten derde, welke verbeteringen worden ten behoeve van het comfort van de reizigers gepland in en rond de stations van Turnhout en Tielen en kunt u vermelden wanneer zij zullen worden uitgevoerd ? Ten vierde, wanneer wordt eindelijk werk gemaakt van aanvaardbare - en ik druk het zeer beleefd uit - toiletten in het station van Turnhout ?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega's, de drieledige motorstellen break zullen worden ingezet bij de zomerdienstregeling van 28 mei op de verbinding Turnhout-Brussel. Rekening houdend met de hoge kostprijs van de ontubbeling verkiest de NMBS een kruisingstation in Tielen en een verbetering van de vertakking naar Herentals boven een ontubbeling. Deze werken hebben alleen nut in het kader van de verhoging van het treinaanbod van en naar Turnhout. Volgens de NMBS kan die pas gerealiseerd worden na de voltooiing van de werken aan de noord-zuid-verbinding te Antwerpen gepland voor 2005-2006.

Wat het station van Turnhout betreft, komt er binnenkort nieuwe uitrusting. De perrons van het station van Turnhout zijn volgens de NMBS degelijk uitgerust. Naast een wachtzaal in het station bieden vier nieuwe eigentijdse

Isabelle Durant

schuilmuisjes op de perrons wachtgelegenheid. Boven-dien kunnen de reizigers meestal rechtstreeks op de wachtende trein terecht. Turnhout is immers een koppelstation. Daarenboven werden 18 zitplaatsen, 6 modules van 3 zitjes, op het perron geplaatst. Er zullen veiliger fietsstallingen geïnstalleerd worden voor in totaal 200 fietsen. Rekening houdend met de leveringstermijn zullen deze in de loop van de maand mei worden geplaatst. Het gaat om 100 fietsen op perron 1, aan de toegang vanaf de Merodelei, en om 100 fietsen aan de toegang tot perron 2. Tevens onderzoekt de NMBS de mogelijkheid om langs perron 1 aan de Reniersliederstraat een gratis autoparking in te richten. De realisatie hiervan is ten vroegste mogelijk tegen het einde van dit jaar.

Wat het station van Tielen betreft, zijn er momenteel twee schuilmuisjes van een ouder type op het perron aanwezig. De NMBS plant in de loop van 2001 een mogelijke uitbreiding van het aantal schuilmuisjes en de installatie van zitgelegenheid op het perron. In de loop van 2007 worden belangrijke spoorvernieuwingswerken gepland op baan 29 die resulteren in een verhoging van de perrons naar een meer comfortabele opstaphoogte van 0,55 m. Bij die gelegenheid zal de perroninfrastructuur - schuilmuisjes, zitjes en bekleding - gemoderniseerd worden. Tevens zullen er twee fietsstallingen worden opgericht met een totale capaciteit van 140 fietsen en zal er een autoparking voor 50 auto's worden aangelegd. Volgens de huidige stand van zaken zouden de werken aanvangen in het najaar. De modernisering van het sanitair noodzaakt aanzienlijke verbouwingen waarbij ook een aantal personeelslokalen betrokken zijn. Meer in het algemeen beschouw ik de kwaliteit van het onthaal in het station als een prioriteit en zorg ik voor aandacht voor deze aspecten, zowel op het niveau van de herziening van het beheerscontract als in het komende investeringsplan. Er zijn dus data en precieze gegevens bekend voor de investeringen in de stations van Tielen en Turnhout.

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mevrouw de minister, uw zeer vage antwoord over de ontubbeling van de lijn Turnhout-Herentals verontrust mij. In Turnhout horen wij nu al 15 jaar vertellen dat de NMBS dit plant. Nu zegt men dat dit geen zin heeft voor de werken in Berchem voltooid zijn. Wij worden hier al jaren mee weggestuurd maar uiteindelijk komt hiervan niets in huis. Ik wil u heel concreet vragen of er een studie gemaakt is en of er eventueel een planning voor de onteigening voor deze ontubbeling werd opgesteld. Hoeveel staat men daarmee? Mevrouw de minister, excuseert u mij, maar wij hebben dit verhaal al heel dikwijls gehoord.

Minister **Isabelle Durant** : Ik zal u een schriftelijk antwoord geven. Ik zal u de studie meedelen over de geplande onteigeningen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Luc Sevenhans en Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het HSL-tracé tussen Antwerpen en de Nederlandse grens" (nrs. 1480 en 1619)

Questions orales jointes de MM. Luc Sevenhans et Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le tracé de la ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière néerlandaise" (n^{os} 1480 et 1619)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het HST-traject ten noorden van Antwerpen is in de streek altijd een relatief omstreden project geweest. Ik ben er nooit voorstander van geweest en zal het nooit worden.

Mevrouw de minister, ik wens terzake een aantal bemerkingen te maken.

Mijn eerste bemerking heeft betrekking op een lokaal probleem inzake de overbrugging van de E10, het geplande duwvaartkanaal. In de bouwaanvraag voor de HST stelt de NMBS een overbrugging voor tussen Brasschaat en Schoten. Deze investering moet rekening houden met de eventuele aanleg van het duwvaartkanaal. Het duwvaartkanaal werd echter niet opnieuw opgenomen in het structuurplan. Dit betekent dat de reservatiestrook bij een volgende herziening van het gewestplan wordt geschrapt. De kans bestaat dat men nutteloze investeringen zal uitvoeren. Sommige ramingen lopen op tot ongeveer een half miljard frank. Ik heb deze vraag reeds gesteld aan voormalig minister van Vervoer Daerden. Hij heeft geantwoord dat er moest worden gewacht op een initiatief van de Vlaamse regering. Als ik goed ben ingelicht, zal de vergunning kortelings worden afgeleverd. Ik neem aan dat de NMBS als een goede huismoeder over haar centen waakt en alles in het werk zal hebben gesteld om te vermijden dat men een half miljard frank in het water gooit.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier?

Er werden eveneens onderhandelingen gevoerd met de NMBS inzake geluidswerende initiatieven. Het HST-tracé in de streek rond Schoten-Brasschaat-Wuustwezel-Brecht ligt immers erg dicht bij de bebouwing. Werden terzake reeds initiatieven genomen?

Ik ga dieper in op een tweede aspect inzake de HST. Op 29 maart hebt u op een vraag van de heer Ansoms nadrukkelijk geantwoord, ik citeer : "Er is 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". Veertien dagen later bericht de pers uitvoerig over een budgetoverschrijding

Luc Sevenhans

van minimaal 6 miljard frank. Dit wordt opgevangen door het tienjarenplan 2001-2010 van de NMBS. Mevrouw de minister, op veertien dagen tijd slaagt de NMBS erin een tienjarenplan uit de mouw te schudden. U leest in deze commissie het antwoord van de NMBS voor. Men kan u allerlei zaken laten voorlezen. Eerst is er helemaal geen sprake van een budgetoverschrijding. Veertien dagen later is er reeds een tekort van 6 miljard frank voor het project.

Helemaal absurd en uitermate grof wordt het als we vernemen dat deze 6 miljard frank zal worden gehaald bij de Vlaamse investeringen. Ik vermoed dat de heer Van Dienderen vuur spuwt als hij hoort dat de uitvoering van het door hem zo fel bestreden project - mijns inziens volledig terecht - ten koste zal gaan van de gewone spoorinfrastructuur. Dankzij de rampzalige 60/40-verhouding zal Vlaams geld worden gepompt in een project waarvan uitdrukkelijk werd afgesproken dat het door de nationale pot moest worden gefinancierd. Mevrouw de minister, ik protesteer met klem tegen dit soort beslissingen. Dit kan echt niet door de beugel. Ik hoop dat u initiatieven zult nemen om deze vergissing recht te zetten. Als u niet optreedt, verloochent u het groene gedachtegoed. De groene parlementsleden uit de streek zijn altijd tegen dit project gekant geweest. Voor hen is dit een kaakslag.

Het is een fantasie. Men kan mij niet vertellen dat zomaar 6 miljard uit de lucht kan vallen. Het is toch een vrij aanzienlijk bedrag. Blijkbaar steekt ook in dit dossier het communautaire duiveltje de kop op.

Ik maak tevens uitdrukkelijk van de gelegenheid gebruik om de nutteloze 60/40-verhouding in de NMBS-investeringen nogmaals aan te klagen. Dit is het zoveelste bewijs dat dit rampzalig is voor Vlaanderen.

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u moet uit mijn vraag niet afleiden dat wij in Antwerpen wakker zouden liggen van de HSL-verbinding tussen Antwerpen en Amsterdam. De HSL-verbinding is voor ons geen dringende vereiste. Precies daarom is het verontrustend in de pers te lezen dat voor de financiering van die HSL-verbinding tussen Antwerpen en de Nederlandse grens 5,8 miljard bestemd voor het binnenlands spoorwegnet zou worden geput om de overschrijding van de budgetten te financieren.

Tussen haakjes, ik treed de heer Sevenhans bij als hij zegt dat het bouwen van een bovengrondse verbinding of brug boven het tracé voor het duwvaartkanaal totaal nutteloos is. Niemand in Antwerpen, zeker niet in havenmiddens, is vragende partij voor het duwvaartkanaal. De Vlaamse regering heeft trouwens de intentie om het tracé van het duwvaartkanaal te dereserveren. De heer Bartholomeeussen zal dat ongetwijfeld toejuichen. Het is

een politiek uitgemaakte zaak. Het bouwen van een brug over een tracé dat binnenkort gedereserveerd wordt, zou binnen enkele jaren in een aantal blunderboeken verschijnen. Het is inderdaad een zinloze investering.

Het putten van geld bestemd voor het binnenlands spoorwegnet voor de HSL-verbinding is voor ons onaanvaardbaar. Het schendt de politieke afspraken die in het beheerscontract werden gemaakt over gescheiden budgetten voor het HST-project en het binnenlands net. Indien Vlaanderen voor deze extra 5,8 miljard moet opdraaien, wordt bovendien de 60/40-verdeelsleutel verder uitgehold, waardoor ten onrechte minder middelen overblijven voor prioritaire spoorinvesteringen.

Bovendien mag de motivatie van de NMBS - de bouw van een stopplaats Noorderkempem ter hoogte van Brecht - als volkomen irrationeel worden bestempeld. Niet alleen is de kostprijs totaal buitensporig, ook de basisfilosofie van het hogesnelheidstreinvervoer - het leveren van snelle verbindingen tussen belangrijke centra - wordt niet nageleefd. Het gevaar is dan ook reëel dat de bouw van een station te Brecht alleen dient om de kostenstijgingen van het HST-project te verhullen en de HSL-verbinding tussen Antwerpen en Amsterdam politiek en maatschappelijk acceptabel te maken. Dat stationnetje als een arm excuus gebruiken om de investeringen voor het binnenlands spoorwegnet in Vlaanderen verder uit te putten, is de hypocrisie ten top gedreven.

Het moet mij van het hart dat de pers blijkbaar het investeringsplan van de NMBS heeft kunnen inkijken. Het investeringsplan van de NMBS wordt een soort yeti, het verschrikkelijke sneeuwmonster. Iedereen praat erover. Sommigen zien het, wij hebben het nog niet gezien. De pers ziet het af en toe. Mevrouw de minister, het is volgens mij hoog tijd dat het investeringsplan aan de commissie wordt voorgelegd.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft mij de volgende antwoorden op de vragen van de heren Sevenhans en Van Campenhout verstrekt.

De bouwaanvraag houdt rekening met de reservatiestrook voor het duwvaartkanaal die thans nog steeds op het gewestplan is voorzien. Momenteel is er blijkbaar geen absolute zekerheid dat de reservatiestrook verdwijnt. De beslissing daaromtrent hoort niet toe aan de NMBS, maar aan de Vlaamse regering die de bouwvergunning voor de aanleg van de hogesnelheidslijn naar Nederland de komende weken of maanden moet behandelen. Bovendien is het niet zeker dat de ontworpen brug mag verdwijnen, zelfs bij schrapping van de reservatiestrook. Dat zou immers impliceren dat de aanwezige waterplas zou worden gedempt. De inschatting of dit vanuit omgevingsoogpunt aanvaard is, behoort eveneens tot het beleidsdomein van de Vlaamse regering.

Isabelle Durant

Ter hoogte van de woningen zijn overal geluidswerende schermen gepland in overeenstemming met het MER en opgenomen in de bouwaanvraag. In dit verband kan worden opgemerkt dat op verschillende locaties de huidige situatie zal verbeteren, omdat de schermen voor de HST ook het geluid van de E19 zullen weren.

Wat de financiering van het HSL-tracé tussen Antwerpen en de Nederlandse grens betreft, kan ik het volgende meedelen. Voor de HST is er de aparte financiering door HST-Finance en de bijdrage van Nederland voor het tracé ten noorden van Antwerpen. Om het gebruik van de hele spoorinfrastructuur te optimaliseren, worden de hogesnelheidslijnen in bepaalde gevallen gebruikt door het binnenlands spoor. Aangezien het gebruik ervan noodgedwongen gemengd is, is een cofinanciering vanwege de door de regering aan de NMBS toebedeelde envelop gerechtvaardigd. Door de bouw van het tussenstation Noorderkempen stelt de NMBS de medefinanciering vanwege de overheid voor ten belope van 20%. Het bepalen van zo'n aandeel is altijd moeilijk en enigszins arbitrair. Om dit op objectieve wijze te kunnen doen, zijn een imputatiemechanisme, een bepaald tarief en een exploitatieplan vereist, die aangeven welk gebruik van de infrastructuur zal worden gemaakt door de verschillende operators, in dit geval de HST en de andere treinen. Alleszins was het voorstel gebaseerd op hypothesen over het binnenlands vervoer en berekend op de afstand Antwerpen en de halte Noorderkempen. Tot zover de gegevens die mij door de NMBS werden bezorgd.

Wat het investeringsplan 2001-2010 betreft, niemand kent de inhoud ervan. Ik ken vooralsnog ook niet de verzuchtingen van de NMBS. Er is geen formele procedure, wel is er een "jurisprudentie" terzake. De NMBS moet tegen het eind van dit jaar haar prioriteiten aan de regering bekendmaken en meedelen welke bestaande projecten ze wenst voort te zetten en welke nieuwe ze wenst op te starten. Uiteraard zal ook de regering eisen stellen, maar dit alles vormt het onderwerp van onderhandelingen tussen de regering en de NMBS, waarna de Ministerraad uiteindelijk met een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit tot een bepaald investeringsplan beslist.

Voor mij moet bijvoorbeeld de financiering van de ontsluiting van Antwerpen, Brussel en Luxemburg in het investeringsplan 2001-2010 worden opgenomen.

Ook de regio's werden geconsulteerd. De onderhandeling tussen de NMBS en mijn kabinet is nog niet van start gegaan, maar in de loop van de volgende maanden zal ik de vragen van de NMBS terzake ontvangen, zowel omtrent de lopende als de nieuwe projecten.

Over het standpunt dat de NMBS terzake heeft ingenomen, kan worden onderhandeld. De regering of ikzelf kunnen bijvoorbeeld van oordeel zijn dat bepaalde projecten onvoldoende zijn of niet overeenstemmen met onze doelstellingen.

Wij bevinden ons thans in het beginstadium van dit onderhandelingsproces. De NMBS heeft reeds voorbereidende documenten opgesteld in verband met allerlei projecten, zoals bijvoorbeeld de bouw van een tweede TGV-station in Brussel-Schaarbeek. Dat project bevindt zich slechts in de fase van vraag of eis vanwege de NMBS en heeft nog geen ander statuut.

Zodra ik in het bezit ben van alle nuttige elementen omtrent de projecten, zal daarover de komende maanden opnieuw worden gedebatteerd.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, blijkbaar is er niets veranderd in de loop van elf jaar.

Wat de brug betreft, zal alles verlopen zoals gepland. Dit zal jammer genoeg iets worden voor het grote blunderboek.

Ik zal mij hiertegen blijven verzetten. Ik neem aan dat u er bij de NMBS zult blijven op aandringen dit nog eens ernstig te bekijken, want wellicht zal de vergunning binnenkort worden afgeleverd. De NMBS moet dienaangaande vragende partij zijn. De Vlaamse regering zal het niet voor de NMBS oplossen. De NMBS moet op tafel slaan en vragen wat er gaat gebeuren, zo niet zullen ze verplicht een nutteloze investering doen.

Voorts verheugt het mij dat er voldoende maatregelen werden genomen wat de geluidswering betreft.

Mevrouw de minister, uit het antwoord dat u gaf op de vraag van de heer Ansoms in verband met de bijkomende investeringen, kan ik slechts afleiden dat u terzake werd gebruikt. Uw mededeling strookt geenszins met de werkelijkheid en ik meen dat u hierop zelf zou moeten reageren. Immers, wat voor zin heeft het ons een antwoord voor te lezen dat onjuist is ? Ik kan niet geloven dat men op 29 maart niet wist dat er 6 miljard meer zou moeten worden uitgegeven.

De NMBS zegt u dat het project kan worden ingeschakeld voor het regionaal transport. Uiteraard zal men aan het project een bestemming geven, maar waarom en hoe zal men dat doen ? In ieder geval kan dit geen argument zijn om er plots een extra prijskaartje op te kleven, want dat wist men op voorhand. Al die jaren werd ons iets wijsgemaakt en ik protesteer daartegen met klem.

Luc Sevenhans

Ik blijf erbij dat het project volledig moet worden gefinancierd door de federale overheid en absoluut niet ten nadele mag zijn van de andere binnenlandse investeringen. Hopelijk, mevrouw de minister, zullen u en uw partij hiertegen eveneens protesteren.

Ik zal de heer Van Dienderen een brief sturen met de vraag of hij hiertegen mee wil ageren.

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mevrouw de minister, het feit dat de NMBS niet weet dat de reservatiestrook voor het duwvaartkanaal binnenkort geschrapt wordt, is illustratief voor het politieke en maatschappelijke vacuüm waarin de NMBS zich blijkbaar bevindt. Dat is ook zo wat de plannen voor de tweede spoorontsluiting in Antwerpen betreft.

Naar verluidt zou de financiering van het HSL-traject gedeeltelijk worden geput uit het Fonds voor Binnenlands Spoorverkeer. Ik heb hierover geen duidelijk antwoord gekregen. U hebt de visie van de NMBS vertolkt die zegt dat de 5,8 miljard frank kan worden aangewend omdat die lijn gedeeltelijk voor het binnenlands spoorverkeer gebruikt zou kunnen worden. De infrastructuur zou gemengd kunnen worden gebruikt. U weet echter dat die lijn exclusief voor de HSL is aangelegd. Nederland heeft geld gegeven voor de medefinanciering van dat spoortraject. De investering aan het station in Brecht is minimaal. Er zal nooit een lijn worden aangelegd louter voor het lokale spoorwegverkeer. Het is een internationale lijn. De lokale verbinding vertegenwoordigt een marginale kostprijs. Men kan eigenlijk niet van kosten spreken, want ze heeft geen extra infrastructuurkosten tot gevolg, aangezien wordt gebruikgemaakt van de verbinding Antwerpen-Amsterdam. Het maatschappelijke toemantje, een stationnetje bouwen voor de verbinding Antwerpen-Brecht, is volledig marginaal.

Er is geen enkel argument om te putten uit het binnenlands spoorverkeer en zeker niet om de 60/40-verdeling uit te hollen. Ik wil u dus duidelijk vragen of u de visie van de NMBS steunt, die u zelf hebt vertolkt. Vindt u zelf dat die 5,8 miljard frank uit het binnenlands spoorverkeer geput moet worden ? Daarop had ik graag een duidelijk antwoord gekregen. De visie van de NMBS hebben we immers reeds in de pers kunnen vernemen.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, vandaag heb ik de visie van de NMBS gegeven. U vraagt mij wat mijn mening over deze investering is. Ik denk dat het gebruik van een HSL-infrastructuur voor binnenlands treinverkeer geen grote investering vergt. Ik verwijs naar de lijn Luik-Brussel, waar HSL-lijnen worden gebruikt voor IC-treinen.

La façon de demander une contribution publique à hauteur de 5,4 ou 6 milliards est un peu arbitraire. Il va falloir être très vigilant quant à la manière de voir s'il y a un

investissement public à faire et à quelle hauteur, et pour quel type d'investissements, dans la mesure où un projet international est financé, ici, d'une part, sur le volet Financière TGV, et d'autre part, sur la contribution hollandaise.

S'il faut un investissement public, la SNCB m'informe que le projet nécessitera 6 milliards. Je pense qu'il est difficile et arbitraire de se rendre compte du coût réel des investissements nécessaires, qui sont assez faibles et dont je ne suis pas sûre qu'ils représentent le même montant.

Je serai très attentive à vérifier la part des investissements publics qui va à plus que la ligne TGV, financée par la Financière TGV, d'une part, par la contribution des Pays-Bas, d'autre part. Si un investissement est nécessaire pour le trafic intérieur, c'est normal, mais à quelle hauteur et comment ? Je ne suis pas certaine que cette part arbitraire soit la plus adaptée à ce qu'il y a lieu de faire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Samengevoegde mondelinge vragen van de heren Luc Sevenhans en Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de heropening van de IJzeren Rijn" (nrs. 1497, 1607 en 1608)

Questions orales jointes de MM. Luc Sevenhans et Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement de la réouverture du Rhin de fer" (nos 1497, 1607 et 1608)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, ik zal collega Van Campenhout voldoende ruimte geven om zijn vraag te stellen. We zullen proberen elkaar niet teveel voor de voeten te lopen. Wij hebben hier blijkbaar een gemeenschappelijke visie.

Mevrouw de minister, tijdens het debat in de Kamer op 30 maart, hebt u geantwoord op een aantal vragen van zowat alle partijen. Ik had een vraag over de specifieke kostprijs, een belangrijk element in deze materie, maar ik kreeg tot op heden geen antwoord. Daarom wil ik opnieuw een vraag stellen in deze commissie.

Het blijkt dat het gaat over 15 treinen, ruw geschat één trein per twee uur. Daar staat een investering tegenover van minimum 1 miljard frank als men de trein maximum 40 km per uur laat rijden en 2 miljard frank als men de trein 80 km per uur wil laten rijden. Dat is toch een belangrijke investering voor een stukje spoorlijn van ongeveer 5 km lang. Er is bovendien geen enkele

Luc Sevenhans

garantie dat dit tracé ook het uiteindelijke tracé wordt. De keuze wordt wel op hetzelfde moment, eind 2001, gemaakt. Volgens mij blijft de kans klein dat het zover komt. We moeten er wel op blijven aandringen, maar ik heb de indruk dat men hier wat te gemakkelijk over gegaan is.

Tijdens het debat heeft de NMBS een verklaring afgelegd die inhoudt dat de van haar verwachte investering economisch niet verantwoord is. Dat klopt. In het minimale scenario van 1 miljard frank krijgt Wallonië 650 miljoen frank compensatie. Zo werkt dat nu eenmaal in België. Ik herhaal nogmaals dat dit nefaste gedoe met die 60/40-verdeling moet stoppen. Investerings moeten gebeuren waar ze nodig zijn. Nu dus in Vlaanderen, in de toekomst misschien in Wallonië. Die 650 miljoen investeringen in Wallonië achtte men maanden geleden onnodig, en nu ineens wel nodig. Dat is belachelijk, maar er is eigenlijk nog nooit op gereageerd.

Een belangrijk persoon van de NMBS heeft verklaard dat de investering niet verantwoord is. Ik vraag me af wie dat uiteindelijk gaat betalen. Als dit gebeurt in het kader van een internationaal akkoord, moet het veeleer uit de federale pot komen dan uit de Vlaamse. In principe heb ik er geen probleem mee dat we als Vlaanderen meebetalen voor de IJzeren Rijn. Wij zijn inderdaad vragende partij. Maar als ik zie dat er automatisch cadeautjes worden uitgedeeld, zeg ik dat dit niet kan. Het is belangrijk dat men deze investering serieus bekijkt. Het hele akkoord moet beter worden uitgewerkt. Het is gemakkelijk een algemeen prijskaartje te geven zonder te zeggen voor wie of voor wat. Het geheel blijft heel vaag. Ik ben niet onder de indruk van het victorie- kraaien van de meerderheidspartijen. Het valt me op dat vooral politieke kringen victorie kraaien, niet de bedrijfswereld. Daar moet men eens goed over nadenken. Is de bedrijfswereld wel vragende partij? Ik hoor weinig meer dan: "Het is een stap in de goede richting" en dergelijke.

Ik hoop dat de minister een duidelijk antwoord zal willen geven over de plannen, vooral op het financiële vlak.

- Voorzitter : de heer **Lode Vanoost**

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het internationaal akkoord tussen België en Nederland definieert een MER en een internationale studie om de positieve en negatieve gevolgen van de reactivering van de IJzeren Rijn te bepalen. Om deze reden zouden een aantal alternatieve tracés onderzocht worden. Mijn vraag is hoe men die tracés zal selecteren. Drie landen zullen samen een aantal alternatieve tracés voorstellen die op hun potentiële hinder onderzocht worden. Ik zou graag weten wanneer over de selectie van die tracés beslist wordt. Er is niet veel tijd voor het opstellen van het MER.

Wat het historische tracé betreft, had ik graag vernomen in hoeverre aanvechtbare Nederlandse beslissingen meespelen. Ik denk aan het niet eerbiedigen van

veiligheidscontouren door het afleveren van bouwvergunningen vlak naast het historische tracé. Men wist dat daar hinder bestond, dat er een spoortracé was dat in gebruik was, of waarop het recht rustte het in gebruik te nemen. Logisch gezien zou het niet heel redelijk zijn nu de hinder voor de aangrenzende woningen als argument naar voren te brengen als men de hinder op het historische traject onderzoekt. Het historische tracé ligt er al zeer lang. De naam zegt het zelf. Men heeft een aantal aanvechtbare beslissingen genomen. Men heeft zeer dicht bij de IJzeren Rijn laten bouwen. Ik denk dat de hinder nu geen element is bij de evaluatie van de milieuhinder door de IJzeren Rijn.

Er is bepaald dat België de tijdelijke beperkte ingebruikname van het tracé zou betalen. Er zijn een aantal schattingen die nog door het MER kunnen worden beïnvloed. Nederland heeft zich in 1996 geëngageerd om mee te werken aan een haalbaarheidsstudie over de heringebruikname van de IJzeren Rijn. In december 1996 wist men dus reeds dat er een reële kans bestond dat de IJzeren Rijn opnieuw gebruikt zou worden. In juli 1997, een dik half jaar later, is Nederland begonnen met het verwijderen van alle beveiliging en signalisering op het niet gebruikte deel van het historische tracé. Dat is geen daad van goed nabuurschap. Ik denk dat het niet logisch is dat dergelijke kosten, die door slecht nabuurschap veroorzaakt werden, door België gedragen worden.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de vraag van de heer Sevenhans over de investeringen met betrekking tot de IJzeren Rijn betreft, heeft het tienjaren investeringsplan 1996-2005 geen budget voor dit project vastgelegd omdat de politieke beslissing uitbleef. Het tienjarenplan 2001-2010 raamt de investeringen voor de IJzeren Rijn op 1 320 miljoen frank. De werken bestaan voornamelijk uit infrastructuurwerken zoals de hernieuwing van de sporen en de aanpassing van de signalisatie. De investeringen ten bedrage van 600 miljoen frank voor de lijn Antwerpen-Montzen zullen gespreid worden over drie jaar. Deze werken zijn noodzakelijk voor de overlevingskansen van het Moresnet-viaduct. De gesprekken met de NMBS over dit plan beginnen de volgende maanden. Als een spoorlijn de virtuele taalgrens overschrijdt, betekent dit evenwel niet dat er compensaties moeten volgen. Dat is niet mijn interpretatie van de mobiliteitsproblematiek. Ik wens geenszins te vervallen in communautaire spelletjes. Het is, mijn inziens, evident dat het vervoer van goederen en het mobiliteitsprobleem de grenzen van de taalgemeenschappen ver overstijgt en een problematiek is met Europese en internationale dimensies. De investering van 600 miljoen frank voor de lijn Antwerpen-Montzen is, mijn inziens, een complementaire investering, nodig voor de verhoging van het vervoer van goederen per spoor. Het is bijzonder belangrijk over twee trajecten te kunnen

Isabelle Durant

beschikken voor vervoer van goederen per spoor. Ik herhaal dat er helemaal geen sprake is van een compensatie of van een communautair opbod. Ik streef een globale aanpak van de problematiek na.

Een doeltreffende organisatie van het vervoersnet in België is gestoeld op vervoerstechnische overwegingen en duidelijke beleidslijnen. Ik meen te weten dat in deze commissie een grote consensus heerst om het vervoer per spoor zo veel als mogelijk te promoten. Nederland deelt het standpunt dat vervoer per spoor milieuvriendelijk en plaatsbesparend is. Ons doel is het spoor te ontwikkelen tot een volwaardig en klantvriendelijk alternatief voor het vervoer langs de weg. De uitbouw van de twee tracés is complementair en past perfect in de Europese uitdaging om het overwicht van het wegvervoer te breken.

Wat de vraag van de heer Van Campenhout over de kostprijs van de voorlopige ingebruikneming van het historisch tracé van de IJzeren Rijn betreft, wens ik mee te delen dat de Nederlandse instanties bevoegd zijn en de nodige kennis bezitten inzake veiligheidsaspecten en signalisatie op het Nederlands grondgebied aan te brengen. De NMBS heeft dit steeds beklemtoond. België staat in voor de bekostiging van de infrastructuurwerken die nodig zijn om de IJzeren Rijn nieuw leven in te blazen. Wat de tweede vraag over het MER inzake het definitieve tracé betreft, kan ik meedelen dat de definitieve keuze van het tracé niet alleen zal afhangen van de milieueffecten. Er zullen eveneens kosten-batenanalyses worden uitgevoerd. Bovendien zal men rekening houden met vervoersaspecten zoals de kortste en de gemakkelijkste weg.

Het MER is grensoverschrijdend. Het wil zeggen dat er een gezamenlijk tracé moet worden geselecteerd. Dit zal zo snel mogelijk gebeuren, maar ik kan nog geen exacte datum geven.

In verband met de aanvechtbaarheid van bepaalde Nederlandse beslissingen, antwoorden wij het volgende : België heeft het recht iemand aan te duiden om de MER-studie als Belgisch afgevaardigde op te volgen. Wij vertrouwen erop dat dit ertoe bijdraagt voorvallen zoals die waarover de heer Van Campenhout spreekt te vermijden. België vertrouwt er sowieso op dat dergelijke situaties zich niet zullen voordoen.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, de IJzeren Rijn en de lijn naar Montzen zijn complementair. Dat hebben wij altijd gezegd. Wij hebben er altijd op gewezen dat de Walen zich door de IJzeren Rijn bedreigd voelen.

Dat men nu nog op een drafje 650 miljoen frank wil investeren is toch iets te toevallig. Ik geloof niet in toeval. Ik vermoed dat hier de techniek van het wafelijzer werd gebruikt.

Ik heb u een aantal vragen gesteld over de opmerkingen die door de NMBS werden gemaakt, dat het economisch niet verantwoord is die investering te doen. Ik heb er geen antwoord op gekregen. Kunt u op die materie terugkomen ? Het betreft toch een vrij belangrijk argument. Kunnen wij de NMBS zomaar verplichten die investering te doen ? Het betreft goederenvervoer. De NMBS heeft dus geen recht op een overheidssubsidie en zou de kosten zelf moeten dragen. Als de NMBS een investering doet, moet het een rendabele investering zijn. Ik denk niet dat de NMBS er zomaar mee mag worden opgezadeld. Graag kreeg ik een antwoord op deze vraag, zo niet moet ik ze opnieuw stellen.

Het kan toch niet dat de NMBS het slachtoffer wordt van een akkoord tussen verschillende landen.

De heer **Ludo Van Campenhout** (VLD) : Mevrouw de minister, de Nederlandse instanties zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van het historisch tracé. Het is wel onlogisch dat een half jaar nadat een beslissing werd genomen, de IJzeren Rijn opnieuw zou kunnen worden gebruikt. Heel de beveiliging moet dus worden verwijderd, om dan een jaar of twee jaar later die beveiliging opnieuw te laten aanbrengen. Dit is volgens mij een element voor de onderhandelingen.

U zegt erop te vertrouwen dat een Belgisch vertegenwoordiger de milieueffectstudie en de criteria die in aanmerking worden genomen, zal bewaken. De commissie rekent erop dat hij het MER terdege zal bewaken.

Mevrouw de minister, ik treed u bij om te stellen dat de Montzen-lijn en de IJzeren Rijn complementair zijn. Ook in havenmilieus hoort men de opinie dat beide lijnen geen substituuat zijn, maar complementair zijn en elk hun missie hebben. Zij hebben elk hun missie, in de eerste plaats om vrachtwagens van de weg te halen en meer containers via het spoor te vervoeren en dit, naargelang de bestemming in Duitsland, via de IJzeren Rijn of via de Montzen-lijn. Het is in die zin verantwoord dat beide lijnen up-to-date worden gehouden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de Mme Géraldine Pelzer-Salandra à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la rénovation du viaduc de Moresnet sur la ligne 24" (n° 1509)

Mondelinge vraag van mevrouw Géraldine Pelzer-Salandra aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vernieuwing van het viaduct van Moresnet op lijn 24" (nr. 1509)

Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, madame la ministre, vous avez déjà répondu partiellement à ma question.

En effet, le 30 mars dernier, nous vous avons bien entendu nous confirmer que les travaux nécessaires à la remise en état du viaduc de Moresnet seraient réalisés et que le gouvernement s'engageait à ce qu'ils le soient dans les plus brefs délais.

Je voudrais tout de même profiter de l'occasion qui m'est donnée de prendre la parole pour regretter que l'on lie systématiquement ce dossier à la problématique de l'IJzeren Rijn. J'estime que la pérennité de la ligne 24, qui passe par le viaduc de Moresnet qui doit être remis en état dans les plus brefs délais, ne doit pas toujours être analysée en même temps que le dossier de l'IJzeren Rijn.

Je tiens à rappeler qu'en septembre dernier, je vous interrogeais sur les travaux nécessaires à la réfection de ce viaduc. A l'époque, vous m'aviez déjà répondu que l'on analysait le dossier, que les travaux étaient programmés, bien que leur réalisation n'était pas prévue aussi rapidement qu'elle l'est maintenant. Il faut tout de même admettre que ce dossier n'est pas apparu par miracle, uniquement parce que l'on parle de la réouverture du Rhin d'acier.

La ligne 24 est actuellement la seule ligne qui permette le transport des marchandises de la Belgique vers l'Allemagne. Il est donc absolument nécessaire qu'elle soit en bon état. Les travaux qui seront réalisés dans les plus brefs délais sur le viaduc de Moresnet assureront la survie économique à long terme du port d'Anvers.

Je tenais à insister sur ce point.

Madame la ministre, n'ayant pas entendu la totalité de votre réponse, je me permets de vous demander de me redire à quel moment les investissements nécessaires seront inscrits dans le budget de la SNCB. Quand les travaux pourront-ils débuter ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chère collègue, vous avez sans doute raison de dire qu'il ne faut pas traiter ces deux dossiers simultanément car ce ne sont pas deux facettes d'une même problématique, mais bien deux lignes nécessaires.

De plus, vu son état, le viaduc de Moresnet requiert vraiment une intervention d'urgence, indépendamment de toute autre considération.

Pour maintenir cet axe en état, il convient de procéder à la réhabilitation du viaduc, qui a une longueur de 1 100 mètres. Pour la réalisation de ces fameux travaux, il est impératif de remettre en service la ligne 39 entre Montzen et Welkenraedt, de façon à assurer un délestage de la ligne 24.

Les travaux, programmés à court terme, seront réalisés avant que n'intervienne le risque d'une interruption de la circulation des trains. Dans la mesure où dans le dossier du Rhin d'acier, nous sommes en attente de cette fameuse étude d'incidence, on risquerait de se trouver, à un moment donné, sans aucune voie vers le port d'Anvers. Cela constituerait une aberration. La SNCB ne peut pas courir le risque d'une interruption du trafic sur cette connexion avec l'Allemagne.

Plus précisément, le cahier spécial des charges est prêt à être remis en adjudication. Une telle procédure veut qu'il s'écoulera un certain temps avant la réalisation des travaux, qui seront exécutés à cheval sur 2001 et 2002. Ils seront en outre inscrits dans le plan décennal.

Enfin, les travaux permettront de relever la vitesse de 20 à 60 km/h sur ce tronçon. Le poids autorisé, qui est actuellement de 22,5 tonnes par essieu, pourra être porté à 25 tonnes. Et sur cette ligne sera réinstaurée une circulation normale, avec autorisation de croisement sur le pont.

La durée de vie de ce viaduc sera ainsi garantie pour un minimum de vingt ans. Il nous a en effet semblé intéressant de ne pas faire une rénovation légère, dont la durée de vie aurait été insuffisante. Une mise de fonds un peu plus importante garantit une durabilité de minimum vingt ans, ainsi qu'un amortissement plus important et plus long des investissements consentis.

Voilà donc le calendrier. L'adjudication va commencer. J'ai précisé quel était l'objet des travaux prévus.

Mme **Géraldine Pelzer-Salandra** (AGALEV-ECOLO) : Madame la ministre, je vous remercie. Vous nous donnez un calendrier très précis, ce qui est très important.

A propos de la nature des travaux prévus, le passage à 25 tonnes par essieu me paraît important car si on veut que cette ligne soit concurrentielle au niveau européen, il faut que l'on puisse circuler à 60 km/h sur le viaduc de Moresnet.

Je suis donc rassurée, mais nous vous interrogerons encore sur ce dossier car il est essentiel et l'avenir professionnel de toute une série de personnes en dépend.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de onveiligheid van het treinverkeer" (nr. 1543)

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité du trafic ferroviaire" (n° 1543)

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in een persmededeling van 10 april jongstleden wijst de Onafhankelijke Spoorwegvakbond (OVS) op de slechte stand van zaken met betrekking tot de veiligheid van het treinverkeer. Volgens de OVS is het niet normaal toekennen van verlof-, compensatie- en kredietdagen de oorzaak van oververmoeidheid bij het besturingspersoneel. De vakbond maakt van de gelegenheid gebruik om te wijzen op de slechte vorming van de treinbestuurders. De vorming is blijkbaar herleid van 18 tot 9 maanden, wat volgens deze mensen te kort zou zijn om de jonge treinbestuurders voldoende praktijk te geven. Ik heb met een aantal treinbestuurders gesproken en uit deze gesprekken is gebleken dat de ongevallen die zich eind vorig jaar hebben voorgedaan, zouden te wijten zijn aan oververmoeidheid door te lange nachtritten.

Bepaalde treinbestuurders moesten negen uur na elkaar met de trein rijden.

De onmogelijkheid om verlofdagen op te nemen was ook een van de oorzaken. Kortom, er is een te grote werkbelasting bij gebrek aan personeel. Volgens dezelfde treinbestuurders zou de permanente opleiding afgeschaft zijn. Het medisch onderzoek zou slechts om de twee jaar plaatsvinden in plaats van jaarlijks.

Mevrouw de minister, ik heb hierover vorige maand een schriftelijke vraag gesteld. Tot op heden heb ik daarop geen antwoord mogen ontvangen. Antwoordt u vandaag, of wacht ik verder het schriftelijke antwoord af ?

Wat mij sterkt in mijn opvatting dat er inderdaad iets aan het mislopen is, is het feit dat de treinbestuurder, die tijdens een televisie-interview opmerkingen maakte naar aanleiding van het dramatische incident nabij Charleroi, de begrafenis van zijn werkmakker niet mocht bijwonen om de eenvoudige reden dat er een tekort aan treinpersoneel was op het depot Leuven en er ook geen verlof of compensatiedagen konden worden opgenomen. De stakingsaanzegging voor morgen zou opgeschort zijn, althans wat de seingevers en het stationspersoneel betreft. De staking van de treinbestuurders gaat vooralsnog door. Volgens de OVS zouden de onderhandelingen tussen de OVS en de NMBS hoopgevend zijn, maar zouden er nog geen concrete resultaten zijn.

Mevrouw de minister, ik heb u reeds mijn vragen bezorgd; ik overloop ze nog even. Doen er zich inderdaad problemen voor met betrekking tot de toekenning van

verlof, rust en compensatie ? Komt de veiligheid in het gedrang door te onervaren treinbestuurders en heeft de factor oververmoeidheid meegespeeld bij een aantal recente ongevallen, ik denk aan dat in Herentals en Stokkem ? Ten slotte, welke maatregelen hebt u desgevallend genomen om de veiligheid van het spoorpersoneel te garanderen ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de veiligheid rond het spoor is een belangrijk probleem en het is moeilijk om daar in enkele luttele minuten spreektijd over uit te weiden. Vandaar dat ik mij beperk tot concrete antwoorden.

Het probleem van het tekort aan treinbestuurders is bekend. Overigens heb ik reeds laten opmerken dat de verhoudingen tussen de vakbonden en de NMBS als werkgever niet rechtstreeks de minister aangaan. Ondanks het sociaal akkoord dat eind vorig jaar werd ondertekend, blijven er nog problemen, onder meer in verband met de rekrutering van treinbestuurders waaraan tijdelijk een gebrek bestaat. De opleiding duurt 27 weken, wat volgens de NMBS voldoende is om de veiligheid te waarborgen.

Het ongeval in Stokkem is te wijten aan een combinatie van een menselijke fout en een technische storing. In Herentals was het ongeval te wijten aan een menselijke vergissing. In december 1999 heeft de raad van bestuur van de NMBS een nieuw veiligheidsplan goedgekeurd waarvan de uitvoering ettelijke jaren in beslag zal nemen. Zo wordt daarin bijvoorbeeld voorzien in de investering in nieuwe signalisatie.

Het veiligheidsprobleem moet hier absoluut worden besproken. Vanochtend had ik overigens nog een vergadering met de heren Schouppe en Damart en vertegenwoordigers van de vakbonden om van gedachten te wisselen over de sabotage die de aanleiding was tot het ongeval in Charleroi. Wij hebben beslist dat een task force een kaart zal opmaken van de gevoelige zones van het spoorweganet die het doelwit kunnen worden van gelijkaardige sabotage en dus voor de treinbestuurder, de treinreiziger en zelfs de daders van dergelijke sabotage onveilig zijn.

Wij hebben heel snel een task force ter plaatse gestuurd. Voor sabotagegevoelige zones is dit erg belangrijk. Ook de signalisatie, het verlof en de rekrutering van bestuurders zijn een belangrijk probleem. Dit is niet mijn directe bevoegdheid, maar het draagt toch mijn interesse weg en ik heb de reactie van de NMBS op de vragen van de bestuurders aandachtig gevolgd. Het gaat immers om de veiligheid van de bestuurders en dus ook van alle treingebruikers.

Ik wens over dit thema dus een ruime discussie te voeren met nieuwe elementen van de bestuurders, qui vont être mis en évidence après un recoupement des différentes

Isabelle Durant

données existantes. Il existe assez de données sur les accidents et les incidents, sur les endroits où cela se passe, sur les causes et les raisons.

Ce sont chaque fois des choses différentes. Je pense que recouper toutes ces données peut donner des éléments tout à fait utiles pour permettre des interventions plus spécifiques, plus ciblées, que ce soit sur la signalisation ou sur le vandalisme ou le sabotage, pour protéger le plus vite possible les chauffeurs et les voyageurs contre des accidents qui mettent la sécurité de tous en danger.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, ik denk inderdaad dat het instrument van de mondelinge vraag te beperkt is om deze vraag te behandelen. Tijdens de komende weken komen we hier echter op terug.

Via een Belgabericht heb ik vernomen dat u vandaag een ontmoeting zou hebben. Ik zou het op prijs stellen als u niet alleen de materiële veiligheid zou behandelen, maar ook de elementen die ik in mijn mondelinge vraag heb aangehaald, zoals verlofdagen, compensaties enzovoort. Al deze elementen kunnen immers bijdragen tot de veiligheid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 17.32 heures.*
