

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

17-05-2000

17-05-2000

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 17 mei 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 203

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verwarring tussen De Post "financieel" en de Bank van De Post" (nr. 1801)

5

sprekers: **Olivier Chastel, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het verstoren van de werking van de Ombudsdienst van De Post" (nr. 1802)

6

sprekers: **Olivier Chastel, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Schorsing

7

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bediening van het station te Waregem" (nr. 1723)

8

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

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spoorlijn 55 te Evergem" (nr. 1733)

8

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

Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de medische schifting voor het behalen van het rijbewijs voor het vervoer ten behoeve van instellingen opgesomd in artikel 43, 6°, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 over het rijbewijs" (nr. 1750)

10

sprekers: **Jo Vandeurzen, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sluiten van convenanten tussen de NMBS en gemeentebesturen" (nr. 1741)

12

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

Sommaire

Mercredi 17 mai 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 203

Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les confusions entre La Poste financière et la Banque de La Poste" (n° 1801)

5

orateurs: **Olivier Chastel, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les entraves au fonctionnement du Service de Médiation de La Poste" (n° 1802)

6

orateurs: **Olivier Chastel, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Suspension

7

Question orale de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la desserte de la gare de Waregem" (n° 1723)

8

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

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 55 à Evergem" (n° 1733)

8

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

Question orale de M. Jo Vandeurzen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'examen médical en vue de l'obtention du permis de conduire pour le transport effectué pour le compte d'institutions mentionnées à l'article 43, 6°, de l'arrêté royal du 23 mars 1998 sur le permis de conduire" (n° 1750)

10

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

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion d'accords entre la SNCB et les administrations communales" (n° 1741)

12

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

Mondelinge vraag van de heer Charles Michel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de activiteit van ABX van de NMBS op het gebied van het wegvervoer" (nr. 1784)

14

sprekers : **Charles Michel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Guy D'haeseleer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebrekkige infrastructuur van de spoorwegpolitie" (nr. 1818)

16

sprekers : **Guy D'haeseleer, 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 "een nieuw beveiligingssysteem voor het spoor" (nr. 1819)

17

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

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het stimuleren van DOBLI-spiegels voor vrachtwagens voor de veiligheidspreventie inzake fietsongevallen" (nr. 1843)

18

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

Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het station van Mol" (nr. 1847)

19

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

Question orale de M. Charles Michel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'activité d'ABX de la SNCB dans le domaine du transport routier" (n° 1784)

14

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

Question orale de M. Guy D'haeseleer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la structure défectueuse de la police des chemins de fer" (n° 1818)

16

orateurs : **Guy D'haeseleer, 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 "un nouveau système de sécurité pour le rail" (n° 1819)

17

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

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fait d'inciter les camionneurs à installer des rétroviseurs DOBLI dans l'intérêt de la prévention d'accidents impliquant des deux-roues" (n° 1843)

18

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

Question orale de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare de Mol" (n° 1847)

19

orateurs : **Servais Verherstraeten, 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 17 MAI 2000

De vergadering wordt geopend om 13.50 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 13.50 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les confusions entre La Poste financière et la Banque de La Poste" (n° 1801)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verwarring tussen De Post "financieel" en de Bank van De Post" (nr. 1801)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, dans son rapport 1999, le service de médiation de La Poste relève, dans sa section statistique, une hausse spectaculaire du nombre d'appels concernant la Banque de La Poste. Les plaintes qui concernent le service financier de La Poste représentent plus du tiers de l'ensemble des appels.

Trois types de problèmes se sont posés et se posent encore pour l'essentiel. Je vous renvoie à cet égard aux pages 27 et 28 du rapport.

Tout d'abord, un cafouillage de grande envergure en matière informatique a touché aussi bien la gestion des comptes courants que le réseau des bureaux. La situation ne s'est pas normalisée rapidement, au grand dam des usagers, puisque le rapport enregistrait encore des appels concernant des transactions incontrôlées au deuxième trimestre de l'année. Ce qui semble le plus avoir irrité les clients est le manque de communication dans le chef de La Poste.

Le deuxième problème vient des gros retards de mise en compte des virements internationaux, ainsi que des frais prélevés indûment, en contradiction avec les indications fournies par les donneurs d'ordre ou par les tarifs.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 17 MEI 2000

Le troisième groupe de plaintes relève du "silence maison", comme l'appelle le médiateur, qui génère un problème et transforme une simple opération de routine en litige. Il semble bien qu'un manque de formation des nouvelles équipes, un manque d'à propos dans le traitement des dossiers, ainsi qu'une répartition désordonnée des dossiers entre le Postchèque et la Banque de La Poste seraient à l'origine de ces retards et confusions.

La confusion est bien souvent à l'origine des litiges et, comme le dit joliment le rapport des médiateurs, elle flotte à travers la majorité des dossiers soumis au service de médiation. La transformation des comptes courants (000) du Postchèque en compte Postchèques de la Banque de La Poste, alors que subsistent des comptes du Postchèque (679), le traitement simultané de certains dossiers par les deux organismes, le rejet par la Banque de La Poste de la responsabilité des erreurs sur les sous-traitants que sont le Postchèque ou Sécuripost ne font qu'accroître la confusion et exaspèrent la clientèle que ce genre d'explications ne satisfait pas.

Le ministre ne pense-t-il pas dès lors que La Poste devrait mieux appliquer ses obligations quant à l'information des utilisateurs ? En particulier, ne pense-t-il pas qu'il faut aider le public à démêler l'écheveau de La Poste, une entreprise dont les produits et les services sont aussi multiples que divers ? Peut-il également faire état des efforts concrets de La Poste pour éviter la diversité des messages adressés au public, qui rend l'image encore plus confuse ? Quelles sont les dispositions prises globalement par La Poste pour veiller à une plus grande harmonisation du discours, quel qu'en soit le support, et éviter les incohérences de comportement qui troublent les clients ou les usagers ?

M. Rik Daems, ministre : Monsieur le président, cher collègue, fidèle à mon habitude, je vais commencer par la fin.

Rik Daems

La Poste est une société anonyme dans la gestion journalière de laquelle je ne puis me mêler. Par ailleurs, la loi de 1991 détermine dans le chef de cette société des obligations à remplir.

La direction de La Poste m'informe qu'à ce jour, toutes les plaintes déposées ont été résolues. Toutes les rectifications nécessaires ont été opérées, avec effet à la date de valeur de l'opération initiale. En outre, tous les clients lésés financièrement ont été indemnisés.

Par ailleurs, La Poste met actuellement en place une nouvelle politique de communication à l'égard de la clientèle, visant à communiquer plus rapidement des informations plus précises répondant directement aux interrogations des clients. Nous verrons donc très rapidement comment cela va fonctionner, le nouveau directeur général donnant des informations au grand public.

Cette réponse est sans doute facile, mais nous sommes dans une phase de transition entre l'entreprise telle qu'elle fonctionnait auparavant et celle qui connaît à présent un processus de mutation avant de fonctionner d'une façon "normale".

En ce qui concerne les comptes 000 et les comptes 679, plus particulièrement les comptes d'Etat, dont le code protocole "000" a été modifié en "679", ceux-ci ont conservé la dénomination de compte postal et sont toujours gérés par la Business Unit Poste Financière. Pour les comptes "000", un contrat de service lie encore actuellement la B.U. Poste Financière à La Banque de la Poste. Il conviendra évidemment de modifier ce mode de fonctionnement interne.

Donc, entre 1998 et 1999, des transitions se sont avérées nécessaires. Un important problème a été rencontré au niveau informatique. Compte tenu de la gestion informatique de La Poste telle que j'en ai hérité et des changements qui ont été opérés, qui se chiffrent d'ailleurs à quelque 10 milliards, ce n'est pas illogique.

En ce qui me concerne, il importe que les plaintes aient été rencontrées, qu'une nouvelle technique et stratégie de communication aient été mises en place. Il n'est pas exclu - de nouveau, cette matière relève du management de La Poste - de modifier complètement la Business Unit.

En effet, La Poste regroupe La Banque de La Poste, les assurances, le Business Unit Poste Financière, liés entre eux par contrat. Ce n'est pas facilement gérable du point de vue structurel et du fonctionnement interne à La Poste. Par ailleurs se pose un autre problème récent. A quoi bon avoir d'un côté La Banque de La Poste et de l'autre l'Assurance de La Poste ? On sait bien que le "trend" dans le monde financier est d'avoir des banques/assurances.

Aussi suis-je quasi certain de voir dans un futur relativement proche une restructuration des business units, qui résoudra non pas les problèmes en tant que tels mais qui, de façon structurelle, évitera la venue de ceux mentionnés dans le rapport de médiation. Je ne peux évidemment le garantir, mais vous savez comment j'opérerai. En ma qualité d'actionnaire, je veillerai au bon fonctionnement du management. S'il donne satisfaction dans les mois à venir, je n'aurai rien à redire, sinon, j'agirai comme tel et non comme un gestionnaire à mi- ou à plein temps, qui se mêlera de la gestion de l'entreprise. Soit les responsables oeuvrent correctement, soit ils sont remplacés. C'est simple.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je me réjouis d'apprendre que les nombreux problèmes soient résolus et que, dès demain, une nouvelle politique de communication sera mise en place. Je souhaite simplement que cette année 2000 soit l'année de toutes les concrétisations pour La Poste et que toutes les améliorations apportées à son système soient saluées dans le rapport 2001 des médiateurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "les entraves au fonctionnement du Service de Médiation de La Poste" (n° 1802)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het verstoren van de werking van de Ombudsdienst van De Post" (nr. 1802)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, dans son rapport 1999, le service de médiation de La Poste rappelle d'entrée de jeu, en page 4, qu'il a exposé ses difficultés de fonctionnement dans son rapport de l'année précédente, faisant état des représailles mesquines dont il faisait l'objet.

Dans une question orale en février 2000, j'avais personnellement relayé la question du manque d'indépendance dont souffre le service de médiation par rapport à La Poste. Vous m'aviez répondu alors : "Je suis d'avis que le service de médiation doit être distinct de l'entreprise tant à La Poste qu'à Belgacom. Nous aurons à ce sujet un débat lors de l'étude de la révision de la loi de 1991".

Résumant vos propos en réponse à diverses interpellations, tant à la Chambre qu'au Sénat, le rapport des médiateurs vous prête les propos suivants : "Le service de médiation doit pouvoir travailler de manière totalement indépendante (...). Ses moyens de travail et ses

Olivier Chastel

possibilités d'action ne peuvent dépendre de l'entreprise (...). L'indépendance du service de médiation doit être garantie (...). Il y a effectivement là un problème et je m'engage à trouver une solution". Ces propos figurent en page 5 du rapport.

Toutefois, au terme de l'exercice 1999 et dans leur rapport terminé le 20 mars 2000, les médiateurs écrivent explicitement que s'ils peuvent témoigner de leur indépendance intellectuelle, ils doivent redire qu'ils sont victimes de leur insuffisante indépendance matérielle. La tentation est claire du côté de La Poste, écrivent-ils, de leur couper les ailes de diverses manières : tracasseries administratives, entraves budgétaires, directives verbales contraires aux obligations légales et réglementaires visant à faire obstruction au travail du service de médiation, soustraction de pièces compromettantes, etc.

Les mots employés par les médiateurs sont précis et très "forts". Je n'ose pas croire qu'ils peuvent s'engager publiquement en ces termes s'ils n'ont pas de quoi étayer leurs affirmations. Il y a donc bien, comme vous l'avez signalé vous-même, un problème et c'est un euphémisme.

Il semble qu'en cette matière, le législateur a donné l'impulsion dans la loi du 21 mars 1991, mais les textes d'exécution ne sont pas suffisamment forts et affaiblissent ainsi la loi de facto.

Une illustration pertinente en est donnée avec l'exemple de l'article 43, alinéa 3, quatrième, de la loi du 21 mars 1991 qui offre au service de médiation la possibilité de : "se prononcer en tant qu'arbitre dans tout différend que l'entreprise publique et l'utilisateur soumettent à un tel arbitrage par convention conclue après la naissance du différend".

A ce jour, le service de médiation n'a reçu aucune demande de médiation, pas plus en 1999 que les années antérieures. Les médiateurs ne peuvent conclure, comme les années antérieures, qu'au caractère impraticable de la formulation légale actuelle.

M. le ministre peut-il nous informer des conclusions et des décisions qui sont ou qui seront prises, consécutivement à la préparation de la révision de la loi de 1991, comme il l'avait annoncé à l'occasion de sa réponse à ma question orale de février 2000 ?

Peut-il, en particulier, expliciter les mesures qui ont été prises concrètement pour assurer l'autonomie financière et les capacités d'investigation et d'arbitrage du service de médiation de La Poste ?

M. Rik Daems, ministre : Monsieur le président, chers collègues, une solution se situe dans le cadre d'une modification de la législation.

Il est assez étrange qu'un service de médiation existe à l'intérieur même de l'institution qu'il doit contrôler. C'est une aberration.

Mon cabinet a envisagé une situation où les médiateurs ne feraient pas partie intégrante de l'entreprise. D'autant que, dans les années à venir, on ne parlera plus d'une entreprise mais d'un secteur. La logique veut que les services de médiation d'un secteur se situent à l'extérieur de toute entreprise de ce secteur. C'est dans ce sens que nous nous orientons.

Il serait judicieux que, grâce à une modification de nature législative, on situe les services de médiation d'un secteur à l'extérieur de toute entreprise de ce secteur et que l'on donne à ce service de médiation tous les moyens jugés nécessaires par le législateur pour lui permettre de faire correctement son travail.

De plus, j'ai invité les services de médiation à introduire leurs propres propositions et j'ai l'impression que celles-ci iront dans le même sens.

Je n'ai pas encore reçu leurs suggestions pour cette année, mais il faut leur laisser un peu de temps.

J'avais pensé pouvoir initier le débat fin décembre. Il me paraît utile de le faire un peu plus tôt, mais pour ce faire, il faut contacter les médiateurs.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je pense effectivement que cette fonction doit être externe à l'entreprise.

J'espère que ce raisonnement est également valable pour les télécommunications. Le principe est exactement le même, bien que les choses semblent mieux fonctionner à ce niveau.

On pourrait effectivement initier le débat un peu plus tôt. En effet, si le débat au parlement n'a pas lieu avant la fin de l'année, on retrouvera les mêmes critiques dans le rapport du médiateur dans un an.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De vergadering is geschorst.

La séance est suspendue.

- *De vergadering wordt geschorst om 14.40 uur.*

- *La séance est suspendue à 14.40 heures.*

- *De vergadering wordt hervat om 14.55 uur.*

- *La séance est reprise à 14.55 heures.*

De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bediening van het station te Waregem" (nr. 1723)

Question orale de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la desserte de la gare de Waregem" (n° 1723)

Mevrouw **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, Volgens de cijfers van 1998 is Waregem een stad met 35 830 inwoners. Dat zijn cijfers van 1998. Deze stad ligt op spoorlijn 75, op 27 kilometer van Gent en op 15 kilometer van Kortrijk. Momenteel stopt er elk uur een IR-trein. De IC-trein Antwerpen-Kortrijk-Rijssel, die er ook elk uur passeert, stopt er niet. Waregem is een regionaal economisch centrum, dat evengoed op Kortrijk als op Gent is gericht. Er zijn pendelaars in beide richtingen. Bij de reizigerstellingen van de NMBS in 1997, werden er per weekdag 1775 instappende reizigers en 2028 uitstappende reizigers geteld. Wegens de vrij hoge werkgelegenheid kan dat reizigerspotentieel nog groeien. Momenteel is er ook sprake van een toename van grensarbeiders vanuit Noord-Frankrijk naar de streek van Kortrijk en Waregem.

Mevrouw de minister, ik wens u dan ook de volgende vragen te stellen. Kan men overwegen om van Waregem een IC-station te maken ? Waarom is dit tot nu toe niet gebeurd ? Waregem is immers een rendabel station dat ongeveer halverwege Gent en Kortrijk ligt.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de Descheemaeker, ik zal mijn antwoord kort houden, want het is negatief.

De NMBS heeft al onderzocht of het mogelijk is om de IC-trein Antwerpen-Kortrijk-Rijssel in Waregem te laten stoppen, maar het resultaat was negatief. Momenteel is het technisch niet mogelijk om de IC-trein te laten stoppen, mede door de huidige exploitatievoorschriften en de beperkingen van de eindstations Rijssel en Antwerpen. Dat zijn allebei kopstations. De pendelaars beschikken al over een aanzienlijk aantal P-treinen op de spitsuren. Dat is ook een van de elementen waarmee de NMBS zijn beslissing verklaart.

Op dit moment kan ik voor dit dossier niets doen. In de toekomst is het misschien mogelijk om in het beheerscontract "les stations interville" beter te definiëren. In het volgende beheerscontract is dat mogelijk. Men kan een betere definitie zoeken voor IC-stations en IC-IR-treinen. Een dergelijke definitie kan ons misschien meer instrumenten in handen geven om te beslissen.

Op dit moment is het resultaat van het NMBS-onderzoek negatief.

Mevrouw **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Mevrouw de minister, als ik het goed begrijp worden de cijfers over het aantal instappende en uitstappende reizigers niet gehanteerd als criterium ? Het wordt blijkbaar niet vermeld in het antwoord van de NMBS.

Minister **Isabelle Durant** : Ik kan hen vragen op welke elementen deze beslissing is gebaseerd. Ik heb die gegevens hier niet bij mij.

Mevrouw **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO) : Dat begrijp ik, maar als men het niet vermeldt, wordt het wellicht niet als criterium gehanteerd.

Als ik mij niet vergis, moeten de treinen in de kopstations omkeren; dat duurt even. Maar, zover mijn kennis reikt, moeten niet alle treinen omkeren. Sommige treinen - Deense neuzen of iets dergelijks - moeten niet draaien omdat ze over een besturing langs twee kanten beschikken. Bij zulke toestellen is er geen tijdsverlies. Dat zou een argument tegen de NMBS kunnen zijn. Ik wil dat toch vermelden.

Minister **Isabelle Durant** : Het belangrijkste element is het beheerscontract.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "spoorlijn 55 te Evergem" (nr. 1733)

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 55 à Evergem" (n° 1733)

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de lijn 55 is een goederenspoorlijn die van Gent naar Zelzate loopt en parallel ligt met het zeekanaal Gent-Terneuzen. Tot op heden heeft deze lijn een louter lokaal belang. Met de aanleg van de Kluizendokken krijgt de spoorlijn echter een veel grotere impact op het goederenvervoer. Door de bouw van de Kluizendokken op de linkeroever van het kanaal, kan een nieuwe industriezone op het grondgebied van Evergem worden ontsloten. U merkt dat mijn vraag die specifiek over Evergem handelt, een ruimere dimensie heeft en het lokale belang overstijgt.

Mijn vraag bevat twee delen. Enerzijds wens ik verduidelijking over de ontsluiting van de gronden rond de Kluizendokken. Anderzijds wens ik meer inlichtingen over de plaats van heraanleg van de lijn 55.

Karel Van Hoorebeke

Ten eerste, de Kluizendokken. Havenkringen beweren dat de spoorlijn 55 reeds twee jaar geleden had moeten verlegd zijn. De graafwerken voor de Kluizendokken zijn volop bezig. We hebben meer dan 20 jaar moeten ijveren om de Kluizendokken te krijgen en op die manier de ontsluiting van het Gentse havengebied te verzekeren.

Het is heel belangrijk voor de economie in de Gentse regio. Men is nu bezig met het graven van die Kluizendokken. Men kan vandaag niet overgaan tot de ontsluiting van de industriegronden die al volledig zijn ingenomen - er zijn al kandidaten voor de volledige industriegrond die zal worden ontsloten - omdat die spoorlijn daar nog altijd in de weg ligt. Men begrijpt in havenkringen niet dat de NMBS vandaag nog geen concrete plannen heeft om de lijn 55 te verleggen.

Ten tweede, als de lijn 55 zal worden verlegd, zal ze parallel aan het Zeekanaal worden gelegd, vlak naast de R4. De R4 zal een belangrijke autosnelweg worden. De R4, die vandaag het statuut van autoweg heeft, zal het statuut van autosnelweg krijgen wanneer de vaste oeververbinding onder de Westerschelde tot stand zal komen. Men is trouwens nu ook reeds begonnen met het graven van de tunnel Terneuzen-Zelzate. Via de R4 zal er een rechtstreekse verbinding komen tussen Rotterdam, Amsterdam en Gent via de R4. Het zal een van de belangrijkste wegen voor goederenvervoer worden.

Evergem wordt hierdoor in belangrijke mate getroffen. De R4 loopt vandaag op het grondgebied Evergem en splitst de belangrijkste woonzones van deze gemeente. Vandaar de grote bezorgdheid van de plaatselijke bevolking. Zij worden met een R4 geconfronteerd die hen zal afsnijden van een gedeelte van het dorp. Daarbovenop komt er de verlegde spoorlijn, waardoor zij bijkomende hinder zullen ondervinden.

Het buurtcomité heeft er al jaren voor geijverd en uiteindelijk is er voor de R4 een oplossing gekomen. De Wegendienst van het Vlaams Gewest heeft zich ermee akkoord verklaard om ter hoogte van het belangrijkste kruispunt op het grondgebied Evergem, met name Elslloo, de R4 ondergronds te laten gaan. Men heeft hiermee een heel belangrijk element bekomen, waardoor de bereikbaarheid van het ganse grondgebied toch ietwat gevrijwaard blijft.

Twintig meter verder komt er dan een spoorweg met een overweg. Volgens berekeningen van de NMBS zouden dagelijks 35 goederentreinen rijden - het zou een belangrijke lijn worden voor het goederentransport - waardoor die overgang veel meer zal worden afgesloten dan momenteel en waardoor ook heel wat overlast zal ontstaan.

Mevrouw de minister, zullen voldoende geluidswerende schermen worden aangebracht om die lawaaioverlast te vermijden? Dat de NMBS er oog voor heeft blijkt uit het

MER-rapport dat werd opgemaakt en op basis waarvan de NMBS heeft beslist geluidsschermen van 1,5 meter te plaatsen. Doch, een geluidsscherm van 1,5 meter is niet voldoende om de geluidshinder van deze spoorlijn te beperken en dan zet men beter niets.

Mevrouw de minister, wanneer zal die lijn concreet worden verlegd? Welke maatregelen zullen worden getroffen om de lawaaihinder en de overlast voor de buurt te Evergem te verlichten? Kan eventueel ook de insluiting van de spoorlijn worden voorzien, waardoor de spoorlijnovergang beter kan worden bereikt?

Wat zal er tegen de geluidshinder worden ondernomen? Mijnheer de voorzitter, door mijn omstandige vraag zal mevrouw de minister waarschijnlijk geen volledig antwoord kunnen geven, maar wegens het grote belang voor de Gentse regio, zou ik toch willen vragen dat wij in dat geval en te gepasten tijde een schriftelijk antwoord zouden krijgen.

De **voorzitter** : Het is ongetwijfeld zo dat dit geen onbelangrijke vraag is, wel integendeel. Wanneer u uw vraag hebt gesteld maakte ik bij mezelf de bedenking dat het gebruik van een plan hier helaas onmogelijk is.

Mevrouw **Isabelle Durant**, minister : Mijnheer de voorzitter, voor een goederentrein in doorrit worden de overwegen op deze lijn gesloten gedurende één minuut en veertig seconden en voor een losse locomotief gedurende vijftig seconden en dus niet vijf minuten zoals door de heer Van Hoorebeke werd gesteld. Dat is een eerste opmerking. De overwegen op de lijn 55 zijn dus minder zwaar belast dan vele andere op het net. Bovendien zullen de belangrijkste overwegen gelegen zijn in de nabijheid van verkeerslichten. De fazering daarvan wordt normaliter afgestemd op de gebeurlijke sluiting van de overweg.

De verplaatsing van de lijn 55 gebeurt op initiatief van het Vlaams Gewest, die de kosten hiervan ten laste neemt. Het concept van de lijn werd bepaald in overleg met de administratie der Waterwegen en het Zeewezen, de administratie Wegen en Verkeer, het Gentse Havenbedrijf, de stad Gent, de gemeente Evergem en de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen. Al deze bestuurlijke niveau's werden bij het overleg betrokken. De actoren hebben over het voorgelegde tracé een consensus bereikt, die erin bestaat dat het tracé wordt opgehoogd vanaf de bestaande spoorbrug over de Ringvaart tot aan Elslloo en vervolgens blijft het tracé op maaiveldniveau.

Tenslotte, wens ik dieper in te gaan op de maatregelen tegen lawaaihinder.

De maatregelen tegen lawaaihinder, opgenomen in dit dossier en voorgesteld in het MER-rapport, waarvan er enkele in het ontwerp werden opgenomen, zoals beton-

Isabelle Durant

nen dwarsliggers en langgelaste rails, zullen in overleg met AROM het voorwerp uitmaken van een globale geluidsstudie van de R4 en de lijn 55. Deze geluidsstudie gebeurt ter gelegenheid van de omvorming van de R4 tot een primaire weg 1. De hele omgeving is door de aanwezigheid van de R4 trouwens al sterk voorbelast qua geluid. Dit zijn alle gegevens, op dit ogenblik in ons bezit. Zij zijn het resultaat van het aan gang zijnde overleg en de brede consensus die hierover tussen de actoren, onder meer op vraag van het Vlaams Gewest, werd bereikt. Ik zie geen redenen om hiertegen bezwaren op te werpen.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mevrouw de minister, ik ben niet tevreden met uw antwoord. Ik begrijp dat u uw informatie ontvangt via de NMBS. Dergelijke maatregelen zullen echter niet voldoende zijn. Daaraan moet u, als minister, toch aandacht besteden.

U antwoordt dat de R4 heel wat geluidshinder veroorzaakt. Dit klopt, mevrouw de minister, maar dat is het gevolg van de ontwikkeling van belangrijke economische zones in dat gebied. In de woongebieden die daar intussen zijn opgebouwd moet men de woon- en levenskwaliteit van de bewoners toch kunnen garanderen. Enerzijds moet het mogelijk zijn om de economische belangen te waarborgen die voor ontwikkeling zorgen. Anderzijds moet men oog hebben voor de belangen van de burgers in dat gebied. De NMBS moet een inspanning leveren om betere maatregelen te treffen inzake geluidsoverlast of andere belemmeringen. Het is immers een belangrijk dossier. De hele woonkern van Evergem zal aan de sterk toenemende hinder ten ondergaan, onder meer door de R4 die zal worden doorgetrokken. Dat zullen verschillende mensen die dit dossier kennen, beamen. De NMBS moet dus maatregelen treffen om een evenwicht te vinden.

Mevrouw de minister, ik wil u dan ook vragen om de bezorgdheid, vooral van de mensen uit de regio Evergem, tegenover de NMBS te uiten.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Van Hoorebeke, ik dank u voor de elementen die u hier hebt aangebracht. Mijn antwoord was inderdaad gebaseerd op de gegevens die mij door de NMBS werden bezorgd. Het is de rol van de hier aanwezige vertegenwoordigers om mijn aandacht te vestigen op bepaalde elementen die onvoldoende of onjuist zijn. Ik kan, aangaande uw opmerkingen, meer inlichtingen vragen aan de NMBS, mijnheer Van Hoorebeke. Ik kan ook meer specifieke vragen stellen, bijvoorbeeld op basis van documenten die door de bewoners van de woongebieden rond Evergem zijn opgesteld. Zo kan men precieze antwoorden krijgen op precieze vragen in verband met de problematiek inzake de levenskwaliteit van de bewoners.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, ik ben verheugd dat de minister op deze manier ingaat op onze bezorgdheid. Ik kan u een volledig dossier bezorgen met de problemen die zich ter plaatse voordoen. Deze elementen kunt u hanteren in uw debat met de NMBS.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de medische schifting voor het behalen van het rijbewijs voor het vervoer ten behoeve van instellingen opgesomd in artikel 43, 6°, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 over het rijbewijs" (nr. 1750)

Question orale de M. Jo Vandeurzen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'examen médical en vue de l'obtention du permis de conduire pour le transport effectué pour le compte d'institutions mentionnées à l'article 43, 6°, de l'arrêté royal du 23 mars 1998 sur le permis de conduire" (n° 1750)

De heer **Jo Vandeurzen** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag is praktisch van aard en werd mij voorgelegd door mensen die actief zijn in de gehandicaptensector en geconfronteerd werden met de toepassing van artikel 43,6° van het koninklijk besluit van 29 maart 1998 over het rijbewijs. Dit artikel legt een medische keuring op voor het behalen van het rijbewijs voor het vervoer ten behoeve van hospitalen, klinieken, rust-verzorgings- en herstelhuizen, inrichtingen voor gerechtelijk geplaatste minderjarigen en medisch pedagogische instellingen.

Mevrouw de minister, ik betwist de noodzaak van een medische keuring niet voor bestuurders die op een georganiseerde manier en regelmatig onder meer personen met een handicap thuis ophalen en naar een dagcentrum brengen. Iedereen kan, mijns inziens, een dergelijke maatregel onderschrijven.

De bepaling gaat echter zo ver dat de vrijwilligers die het vervoer verzekeren bij een door de instelling georganiseerde daguitstap alleen kunnen ingezet worden op voorwaarde dat ze een medische controle hebben ondergaan. Mevrouw de minister, dit is verregaand en maakt de zaken bijzonder moeilijk. Het belet de instellingen niet alleen een beroep te kunnen doen op vrijwilligers en medewerkers bij de organisatie van activiteiten maar het belet eveneens de mobiliteit van de bewoners van de instellingen.

Jo Vandeurzen

De administratie van Verkeerswezen werd hierover reeds ondervraagd. De administratie antwoordt dat uiteindelijk de rechter zal bepalen of er enerzijds sprake is van een verplichting het medisch onderzoek te ondergaan en, anderzijds of er sprake is van een vervoersdienst georganiseerd "ten behoeve van medisch-pedagogische instellingen". Hamvraag is wat men bedoelt met "georganiseerd". Volgens de rechtbanken en hoven is alle vervoer georganiseerd tenzij er sprake is van overmacht. Dit betekent dat een instelling geen beroep kan doen op vrijwilligers om uitzonderlijk vervoer te verzekeren. Men kan immers moeilijk verwachten dat al deze mensen een medische controle ondergaan.

Mevrouw de minister, is mijn analyse van het probleem correct? Kunnen er geen maatregelen worden genomen om een einde te stellen aan een zeer stringente interpretatie van het begrip "georganiseerd vervoer" die erop neerkomt dat alle vervoer georganiseerd is tenzij bij overmacht? Moeten we het over een andere boeg gooien en het begrip "vervoersdiensten" zoals bepaald in het koninklijk besluit aanpassen?

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega Vandeurzen, de medische schifting voor groep II werd voor verschillende categorieën rijbewijzen ingevoerd, om personen die regelmatig worden vervoerd, zoveel mogelijk veiligheidswaarborgen te bieden, ook wanneer voor de bestuurder in beginsel enkel een rijbewijs A, B of BE vereist is. In artikel 43 ten zesde van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs werden in het bijzonder de ziekenhuizen, de tehuizen en de instellingen vermeld, zodat hun "cliënteel" niet zou worden gediscrimineerd en minstens evenveel garanties zou genieten. Misschien zullen sommige personeelsleden van de betrokken instellingen of vrijwilligers worden afgeschrikt door de medische controle, maar het is heel moeilijk, zelfs onmogelijk om algemene maatregelen te nemen die niet als hinderlijk door sommige van de belanghebbenden worden ervaren.

Overigens is het behalen van het beoogde medische attest geen onoverkomelijke hindernis voor personeelsleden die vrijwillig personen met een handicap regelmatig willen vervoeren. Indien ze slechts sporadisch hun medewerking verlenen, is het attest zelfs niet vereist.

De erkende arbeidsgeneeskundige diensten van de instellingen kunnen ook onderzoeken uitvoeren bij de eigen werknemers. Een afzonderlijk attest van een oogarts is evenwel verplicht.

Mijn departement maakt een onderscheid naargelang de regelmaat of het gelegenheidskarakter van het vervoer. De jaarlijkse uitstap naar de zoo wordt anders bekeken dan het dagelijks of wekelijks vervoer naar de winkel of de markt. Bij de beoordeling is dus het uitzonderlijk karakter van het vervoer een belangrijk element. In geval

van betwistingen moet de uitspraak aan de rechtspraak overgelaten worden. Anders zou het bestuur geval per geval moeten beoordelen, met het grote risico dat hij van willekeur, subjectiviteit of zelfs nepotisme wordt beschuldigd. Ofwel zou er een overzicht moeten worden gemaakt van alle mogelijke gevallen. Die lijst zou per definitie nooit volledig zijn en men zou uiteraard ook de administratie van willekeur kunnen beschuldigen. Minstens zou men, gelet op de noodzaak van bestuurlijke vereenvoudigingen, de overreglementering kunnen aanklagen. In plaats van één artikel zou er voor de medische schifting alleen al een heel koninklijk besluit moeten worden opgesteld.

Overigens, zelfs professionele vervoerders die regelmatig personen vervoeren, vinden een medisch onderzoek in verband met het gezicht en de reflexen niet alleen voor hun eigen veiligheid, maar ook voor die van de andere weggebruikers geen overbodige luxe. Op Europees vlak gaan steeds meer stemmen op om vóór de afgifte van een rijbewijs en daarna periodiek of alleszins vanaf een bepaalde leeftijd strikte medische onderzoeken aan bestuurders op te leggen.

Het is zeker niet de bedoeling om occasioneel met overmacht gelijk te stellen, noch om het vrijwilligerswerk te ontmoedigen. Geregelde vervoerders moeten verder van nabij worden gevolgd. Indien het vervoer met steeds wisselende personen zou worden verstrekt en het voor de individuele betrokkenen geen regelmatig wederkerende activiteit betreft, rijzen in de praktijk een aantal problemen. De door het lid genoemde al te sterk beperkende interpretatie van het begrip is niet aan de administratie te wijten. De gesuggereerde verdere omschrijving van het woord vervoersdienst kan ons inziens geen sluitende oplossing bieden en geeft eveneens de eerder vermelde problemen met betrekking tot interpretatie en overreglementering. Tot op heden werden er daarover geen vragen gesteld door verenigingen, noch door personen met een beperkte mobiliteit. Ik heb de afgevaardigden van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap ontmoet. Wij hebben gesproken over een aantal dossiers die zeer belangrijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. Van de afgevaardigden van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap heb ik geen informatie gekregen over bepaalde grote problemen. Toch zal ik een aantal dossiers met aandacht volgen en als een bepaald probleem steeds opnieuw opduikt, zal ik het desbetreffende dossier opnieuw ter hand nemen. In dat geval zal ik bijkomende maatregelen nemen.

De heer Jo Vandeurzen (CVP) : Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het geeft de positie van de minister en haar administratie duidelijk weer. Het geeft ook de interpretatie die de administratie zelf aan het koninklijk besluit geeft goed weer, waarvoor ik u uitdrukkelijk dank.

Jo Vandeurzen

Mocht het over een zeer fundamentele zaak gaan, dan ben ik bereid een aantal contacten te leggen. Ik zou geneigd zijn voor te stellen om op legistiek vlak een mechanisme op stapel te zetten waardoor de initiatiefnemers op voorhand kunnen weten of er al of niet voor een bepaald concreet geval een verplichting bestaat. Dan zouden heel wat problemen kunnen worden opgelost, los van de interpretatie die de rechter er moet aan geven.

Mevrouw de minister, uw overleg is rijk genoeg om met de betrokkenen opnieuw een gesprek aan te gaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sluiten van convenanten tussen de NMBS en gemeentebesturen" (nr. 1741)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion d'accords entre la SNCB et les administrations communales" (n° 1741)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, hoewel mijn vraag werd ingegeven door een concrete situatie, meen ik toch dat ze ook een algemene draagwijdte heeft. Mijn vraag past in de filosofie en de beleidsvisie van de minister en van deze regering om de dienstverlening zo goed mogelijk te organiseren, zeker wat het openbaar vervoer betreft.

We weten allemaal dat de problematiek van de mobiliteit heel sterk en nefast begint te rijzen. Wanneer ik specifiek naar Vlaanderen kijk, dan stel ik vast dat vooral in de fameuze driehoek Antwerpen-Gent-Brussel het dichtsluiseffect sterk tot uiting komt, vooral tijdens de piekuren.

Als we de burger willen aanzetten tot het gebruik van het openbaar vervoer, dan verwacht de burger ook dat de overheid, en dan denk ik aan de overheid op de diverse niveaus, een maximale inspanning levert. Wanneer ik dan terugkom, niet in Waregem of Evergem, maar vandaag in Bornem, dan stel ik vast dat het station in Bornem, waar meer dan 1 000 bewegingen per dag zijn, in de namiddag niet meer geopend is.

Beleidsvoerders zullen het nodige denkwerk moeten doen, niet alleen op het niveau van de minister en de NMBS maar ook op het niveau van steden en gemeenten. Zij zullen een antwoord moeten zoeken op de vraag of die slechte dienstverlening niet op een of andere manier kan worden doorbroken. Ze zullen moeten antwoorden op vragen van reizigers, zoals welke inspannin-

gen de overheid geleverd heeft voor dit stationnetje, waarom hij er niet meer terecht kan in de namiddag en waarom zelfs het toilet gesloten is. Kunnen we ook geen bijkomende inspanningen vragen van die overheid ?

We hebben de vraag principieel gesteld aan de NMBS. De NMBS bekijkt dit positief, zeker wanneer gemeentebesturen financiële inspanningen zouden leveren om dit station ook in de namiddag open te houden. Waarom zou dit trouwens ook niet in het weekend het geval kunnen zijn, wanneer die financiële inspanning worden geleverd ?

Hierbij verwijs ik naar De Post. De Post is al zover met het toelaten van het afsluiten van convenanten met gemeentebesturen om bepaalde postkantoorntjes te openen, mits diezelfde besturen een financiële inspanning leveren. Ik kan me dan ook niet voorstellen dat u, mevrouw de minister, hiermee niet akkoord kunt gaan, vooral wanneer gemeentebesturen die bijkomende inspanning willen leveren. Ik kan me niet voorstellen dat u zou zeggen dat dit voor u niet kan. Ik kan me wel voorstellen dat er bepaalde voorwaarden zouden worden gesteld. Ik denk zelfs dat het mogelijk moet zijn om dit in het kader van de wet van 21 maart 1991 te bespreken.

Vele gemeentebesturen willen die bijkomende inspanning immers leveren, maar moeten die bijkomende dienstverlening ook kunnen organiseren. Ik kan me voorstellen dat daar op dit ogenblik wel een concreet antwoord op kan worden gegeven.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega Van Eetvelt, ik zal mijn antwoord in het Frans formuleren aangezien ik niet beschik over de vertaling van een aantal specifieke elementen.

Vous savez bien - nous en avons d'ailleurs déjà discuté - que le subventionnement d'activités de service public ferroviaire est visé par un certain nombre de dispositions du règlement CEE 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Nous sommes donc soumis à ce règlement, lequel règlement prévoit - qu'il s'agisse des toilettes à Bornem ou de n'importe quel autre investissement - que seules les obligations liées à la notion de service public dans le domaine des transports peuvent être rémunérées par les pouvoirs publics, et ce, dans des limites et selon des modalités déterminées avec précision.

Ainsi, ledit règlement prévoit un mécanisme de financement de ces missions de service public par le biais de "contrats de service public". Il laisse aux Etats - en l'occurrence, pour nous, à l'Etat fédéral - la liberté de déterminer quelles autorités sont compétentes en leur sein pour conclure pareils contrats avec les entreprises

Isabelle Durant

ad hoc. Le législateur belge, pour sa part, a confié exclusivement à l'Etat fédéral le soin de fixer, dans le contrat de gestion, le contenu des missions inhérentes à la notion de service public et leur subventionnement.

Relativement aux questions précises que vous m'avez posées, et en raison de la contrainte européenne et de la législation belge existante, je peux vous déclarer que je devrai m'y opposer - même si je suis évidemment favorable à une amélioration de la qualité des gares, de leurs toilettes, etc -, pour le motif que nous nous situons ici dans le cadre d'une logique qui impose que ce soit le législateur belge qui soit le seul en droit à déterminer ce qui peut être subventionné.

De NMBS heeft in het verleden, dus tijdens de vorige legislaturen, nooit dergelijke convenanten gesloten en ik zie niet in waarom het nu plots wel zou moeten. De wetgevende teksten bepalen wat wel en wat niet mogelijk is. Er waren nooit dergelijke convenanten. Er is vandaag niets veranderd dat ons ertoe zou aanzetten de bestaande situatie te wijzigen.

Partant, ce sont bel et bien la directive européenne 1191/69 et la loi de 1991 sur les entreprises autonomes qui établissent les activités pouvant être concernées par le subventionnement. Dès lors, même s'il se peut que la législation propre à d'autres Etats membres de l'Union européenne désigne une autre autorité que l'Etat fédéral - par exemple, la commune, la municipalité ou le département - comme étant seule en droit de conclure ce contrat de service public, ce n'est toutefois pas le cas chez nous.

Certes, j'ai conscience des immenses attentes en matière d'amélioration de la qualité du service dans les gares et c'est d'ailleurs dans ce sens que nous avons travaillé pour l'avenant au contrat de gestion. Je pense également qu'au-delà des textes législatifs tels qu'ils existent aujourd'hui, toutes les gares - à Bornem ou ailleurs, en Flandre ou en Wallonie - nécessiteraient des améliorations dans tous les domaines.

Dès lors, la loi déterminant précisément qui peut remplir cette mission de service public, j'estime que cette problématique relève ainsi de la responsabilité de la SNCB, laquelle ne peut en conséquence se désengager, au risque de faire peser sur les communes les plus pauvres des charges que ces dernières seront incapables de supporter.

Aussi, et même si je me soucie de l'amélioration de la qualité des services en gare et de l'avancement de l'avenant au contrat de gestion, faut-il avant tout s'abstenir de prendre des initiatives en ordre dispersé et qui auraient pour principale conséquence de reporter sur les autorités communales des frais aujourd'hui à charge de l'Etat fédéral, via la SNCB.

Pour l'essentiel, je souhaite éviter toute surenchère et veille à ce que les communes comprennent qu'elles ne sont point tenues à l'amélioration des gares, écartant de la sorte toute discrimination et tout non-respect des règles de droit. A cet égard, je le rappelle une fois encore, les réglementations disposent que l'amélioration de la qualité des gares est à charge de l'Etat fédéral et de la SNCB.

En conséquence, nous nous devons d'oeuvrer en ce sens et de contraindre la SNCB à respecter ses obligations. Et je ne peux qu'inviter les parlementaires ici présents à exercer, avec moi, sur la SNCB, toutes les pressions nécessaires en telle manière que cette dernière honore les légitimes demandes d'amélioration de la qualité des services dans les gares.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat mevrouw de minister het mij niet kwalijk zal nemen wanneer ik zeg dat ik teleurgesteld ben door haar antwoord. Een groene minister verschuilt zich, in haar antwoord op een principiële vraag naar een betere dienstverlening, achter de reglementering. Mevrouw de minister, dit antwoord is een groene minister onwaardig.

U zegt dat er discriminatie tussen de burgers zal ontstaan. Ik laat in het midden of u als Waals, Vlaams of Brussels volksvertegenwoordiger spreekt.

Wat gebeurt er nu met De Lijn ? De Lijn laat toe dat er afzonderlijke overeenkomsten worden gesloten tussen gemeenten of steden met De Lijn om de dienstverlening te verbeteren. Op die manier ontstaat er ook een discriminatie. Immers, de ene gemeente zal bijkomende buurtbussen invoeren en de andere gemeente zal dat niet doen.

U hebt terecht geantwoord dat de Europese richtlijn hier eigenlijk niet telt want dat er precedents zijn in Europa waar de regio's ook overeenkomsten sloten die misschien in strijd waren met die Europese richtlijn. U kunt dat toch op een eenvoudige manier oplossen. Immers, u kunt ervoor zorgen dat in de wet inzake de beheersovereenkomst met de NMBS de mogelijkheid wordt voorzien dat, wanneer gemeentebesturen afzonderlijke convenanten willen sluiten om de dienstverlening te verbeteren op kosten van diezelfde gemeentebesturen, dit moet kunnen worden toegelaten. Als u nu zegt dat dit discriminatie is van de burgers, dan kan ik u zeggen dat, inzake dienstverlening door de gemeenten, de discriminatie gaat van Arlon tot Oostende. Ik vind het beschamend voor een minister een dergelijk antwoord te moeten ontvangen.

Minister **Isabelle Durant** : Het is geen discriminatie tussen de burgers, maar tussen de gemeenten. Dat is niet hetzelfde.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mevrouw de minister, de gemeenten nemen eigen initiatieven met de middelen die zij wensen. Een buurtbus die in Lier rijdt, rijdt misschien niet in Koningshooikt of in een andere gemeente.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De mondelinge vraag nr. 1780 van de heer Peter Vanhoutte wordt naar een latere datum verschoven.

Question orale de M. Charles Michel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'activité d'ABX de la SNCB dans le domaine du transport routier" (n° 1784)

Mondelinge vraag van de heer Charles Michel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de activiteit van ABX van de NMBS op het gebied van het wegvervoer" (nr. 1784)

M. **Charles Michel** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, la presse et les médias se sont fait l'écho du trouble qui entoure un département - puisqu'il semble qu'il s'agisse de cela - de la SNCB, nommé ABX. Vous savez que la concurrence accrue dans le secteur du transport routier - qui plus est, dans un contexte de hausse des prix des carburants - a conduit les représentants de cette profession à dénoncer ce qu'ils considèrent être une forme de concurrence déloyale de la part d'ABX. Renseignements pris et d'après les informations révélées dans la presse, il semble qu'ABX soit la marque commerciale sous laquelle l'entreprise publique SNCB exploite le transport de colis par route.

Aussi ABX ne serait-il qu'un département de la SNCB et, à ce titre, ne serait-il pas légalement tenu de présenter des comptes annuels. De fait, lorsque l'on observe le compte de résultats de l'exercice 1999 de la SNCB, l'on constate simplement qu'ABX a une contribution de l'ordre de 4,8 milliards de francs au chiffre d'affaires et de 3,6 milliards de francs dans les charges d'exploitation au titre d'achats de biens et de services. Aucun autre chiffre concernant les activités d'ABX n'est communiqué. Pourtant, une brochure - fort bien rédigée en anglais - fait référence aux excellents résultats d'ABX-Logistic en Belgique.

Dès lors, cette situation qui inquiète nombre de personnes appelle des questions très précises, que je souhaite vous poser.

En premier lieu, j'aimerais connaître le résultat d'exploitation d'ABX en Belgique.

Ensuite, pourriez-vous me préciser la part d'ABX dans les dividendes 1999 distribués par la SNCB, ainsi que la part de l'endettement et des charges financières liés à l'activité d'ABX ?

Je m'interroge également sur les frais directement ou indirectement liés à ABX, qui seraient pris en charge par la SNCB. C'est là une question, me semble-t-il, tout à fait capitale. Et à cet égard, il me plairait également de savoir si le commissaire du gouvernement vous a communiqué des informations particulières ou a attiré votre attention sur une situation précise relativement à ce sujet.

En outre, quel est l'effectif du personnel d'ABX et quel est son statut ? Je fais référence ici à une émission télévisée qui date d'hier soir et qui rapportait la plainte de l'UPTR selon laquelle de nombreux "faux indépendants" se trouveraient liés à l'organisation d'ABX. Il s'agit là d'une autre question cruciale à laquelle il convient que vous apportiez une réponse.

Et enfin, combien d'agents SNCB en équivalents temps plein par an consacrent une partie de leur temps de travail à ABX ?

De manière plus générale, madame la ministre, quelles mesures envisagez-vous pour rendre plus de transparence dans le cadre de ces activités commerciales ? Il me semble que c'est une question très importante.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, cher collègue, je commencerai par fournir des réponses précises aux questions précises. Je donnerai ensuite quelques éléments d'information plus généraux.

Les comptes de résultats par entité, dont ABX Belgique, m'ont été communiqués par la SNCB. Il ressort de ceux-ci pour ABX Belgique :

- fin 1999, résultat d'exploitation : - 134 596 616 francs;

- fin 1998, résultat d'exploitation : - 868 000 francs.

On constate donc une perte de rentabilité liée à l'exploitation proprement dite des activités, due essentiellement à l'augmentation des prestations de services et biens divers réalisées et facturées en interne et à une hausse des coûts de sous-traitance insuffisamment compensés par une augmentation des produits du trafic.

Il faut aussi savoir que l'impact d'ABX Belgique sur les comptes de la SNCB est assez faible au regard des résultats globaux qui sont, pour l'ensemble de l'exploitation de la SNCB, de 4 546 milliards en 1999.

Voilà pour le résultat d'exploitation.

Les charges financières s'élèvent à 5 739 833 francs.

Isabelle Durant

L'endettement pris en compte pour le calcul des charges financières de l'exercice 1999 est de 7 070 millions et concerne l'achat d'une société italienne.

En ce qui concerne les frais liés à ABX, ils sont tous par définition pris en charge par la SNCB puisqu'il ne s'agit pas d'une entité juridique distincte et que l'ensemble est consolidé.

Enfin, en ce qui concerne l'effectif, ABX Belgique compte 812 personnes, 97 statutaires et 715 non-statutaires.

Pour ce qui est du travail pour ABX d'agents d'autres divisions ou unités de la SNCB, cela n'apparaît pas comme tel dans les comptes de la SNCB, dans la mesure où cela passe en facturation interne pour différents services prestés. Il est donc impossible, en tout cas en termes d'équivalents temps plein par exemple, d'identifier le nombre d'agents de la SNCB concernés par le travail lié à ABX Belgique, mais cela passe forcément à travers les facturations.

Voilà pour les réponses ponctuelles.

Pour le reste, M. Somers m'avait interpellée la semaine dernière sur la problématique des indépendants, sur le non-respect d'un certain nombre de règles en matière de temps de repos, temps de conduite, etc. Cette question a été déposée sur la table et M. Reynders effectuée, d'ailleurs, pour l'instant un contrôle sur le statut fiscal et la prise en charge des charges fiscales normales d'ABX.

De mon côté, sur la manière dont est respectée la réglementation en matière de transport par route, on ne m'a pas transmis, à ce stade-ci en tout cas, d'éléments particuliers sur ABX. Ces transports sont soumis à des contrôles réguliers. Mais dans tous les cas, pour cette société en particulier, dans la mesure où elle a un lien direct avec une entreprise publique autonome dans laquelle l'Etat détient 99,8% des actions, il est impératif pour nous d'avoir la garantie que cette entreprise ne se trouve pas en contravention avec la législation en matière de circulation sur les routes et avec les réglementations en matière de repos, d'heures de travail, de limitation de vitesse. Il faut aussi être attentif à la problématique des "faux indépendants" et à la manière dont les charges sociales sont prises en considération.

Sur toute cette question ABX, il faut savoir qu'à l'assemblée générale de la SNCB, il y a quinze jours, j'ai posé une série de questions sur la stratégie de la SNCB. Je tiens d'ailleurs mon texte à votre disposition. Dans une période de désinvestissement public dans le rail, la stratégie de la SNCB a toujours été la suivante : "Investissons dans ABX ou dans d'autres filiales, faisons le pari économique que cette stratégie puisse être profitable à l'ensemble des missions de la SNCB, y compris en matière de transport par rail".

C'est avec l'argent public que ce pari est pris puisqu'il s'agit des deniers de l'Etat. Ma question, posée à la fois à la Cour des comptes et à un audit privé, est la suivante : comment peut-on calculer si le risque pris est économiquement tenable par rapport à l'investissement public indirectement mis dans ABX ? Nous avons besoin de réponses à ce sujet car sinon, aucune décision ne pourra être prise dans l'un ou l'autre sens quant au devenir d'ABX.

A la suite de l'assemblée générale, se tenait l'après-midi même un conseil d'administration qui avait à son ordre du jour huit points concernant ABX : notamment achat de morceaux dont la SNCB n'était pas encore propriétaire, prise en charge de dettes et autres charges liées à certaines sous-filiales ABX.

Lors de l'assemblée générale, j'ai soumis au conseil d'administration toutes les questions qui sont les miennes - et pas seulement les miennes - aujourd'hui en disant qu'il est grand temps de fournir des éclaircissements. Même si la stratégie est intéressante, il faut à tout le moins le prouver ou le démontrer. A la suite de mon interpellation aux administrateurs lors de cette assemblée générale, les six décisions de l'après-midi ont été reportées et le président du conseil d'administration s'est engagé à me fournir un rapport stratégique - selon la SNCB, mais il aura au moins le mérite d'exister - expliquant comment et pourquoi cette pratique de filialisation, en particulier pour ABX, garantit un retour sur les missions de service public de chemin de fer de la SNCB au-delà du positionnement international que la SNCB cherche à avoir - c'est là un deuxième élément de son choix stratégique - par des achats de sociétés dans le monde entier pour disposer de comptoirs au niveau européen et international.

Dans ce dossier ABX, nous sommes maintenant au milieu du chemin, les questions sont posées par différents membres du parlement, par le gouvernement, tant pour mesurer le risque qu'a pris la SNCB avec de l'argent public que pour vérifier que tant qu'ABX existe, un certain nombre de règles en matière fiscale et en matière de réglementation du transport sur route soient appliquées.

Je vous remercie d'insister sur cet aspect des choses et j'espère que mes réponses précises vous donnent quelques éléments pour mieux comprendre cette question. Mais la vigilance doit être de tous les instants, à la fois de la part des parlementaires et de la part du gouvernement, dans la mesure où il s'agit de montants considérables.

S'il s'avère que :

1. fiscalement, ABX se comporte comme n'importe quelle autre entreprise;
2. elle respecte les réglementations routières;

Isabelle Durant

3. son bénéfice sert effectivement à garantir le financement de l'ensemble des missions de la SNCB;

les éléments versés au débat ne sont pas les mêmes que si on reste dans une certaine incertitude sur ces trois points. Nous avons tout intérêt, pour prendre les bonnes décisions, à avoir de la clarté.

M. Charles Michel (PRL FDF MCC) : Madame la ministre, je vous remercie pour la précision et la clarté de votre réponse. Je me réjouis aussi - et j'en prends bonne note - de votre prise en compte de l'importance qu'il y a de clarifier les choses. Il est évident que la situation d'ABX a jeté une certaine suspicion, qui n'est pas encore totalement levée aujourd'hui. J'espère que les démarches que vous avez entreprises vont contribuer à lever totalement ces suspicions et à permettre à chacun d'y voir clair.

Je vous remercie de nous avoir cité des chiffres précis. Je suis quelque peu surpris par les chiffres de 1999 et 1998 car, dans une brochure rédigée en anglais et relative à ABX, on parle d'excellents résultats. Cela me paraît totalement contradictoire.

J'ajoute que j'ai appris hier qu'un partenariat était en cours de préparation entre La Poste et ABX dans la perspective de la libéralisation des marchés. Je reviendrai vraisemblablement à la charge, soit auprès de vous, soit auprès de votre collègue Rik Daems, sur cette question. Il est en effet important de voir dans quelle mesure un tel partenariat permettrait également, le cas échéant, de clarifier les choses pour ce qui concerne ABX. Nous resterons attentifs à la suite réservée à ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Guy D'haeseleer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebrekkige infrastructuur van de spoorwegpolitie" (nr. 1818)

Question orale de M. Guy D'haeseleer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la structure défailante de la police des chemins de fer" (n° 1818)

De heer **Guy D'haeseleer** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een tijd geleden voerde ACOD-Oost-Vlaanderen een actie voor het kantoor van de spoorwegpolitie in Aalst. In een pamflet aan de reizigers klaagde het de erbarmelijke huisvesting van de spoorwegpolitie aan. Sinds de spoorwegpolitie is overgeheveld van de NMBS naar de rijkswacht is de toestand er naar verluidt zeker niet op verbeterd. U weet dat wij

bevoorrechte contacten hebben binnen de vakbond. Op hun vraag willen wij deze zaak aan de orde brengen. Ik heb deze vraag ook al gesteld aan de heer Duquesne omdat hij bevoegd is voor de spoorwegpolitie.

Uit zijn antwoord bleek dat in de tweede helft van 1999 veiligheidsofficieren van de rijkswacht inderdaad alle lokalen van de spoorwegpolitie hebben geïnspecteerd en dat hun bevindingen eind 1999 aan gedelegeerd bestuurder de heer Schouppe werden doorgezonden. Zij hebben vastgesteld dat er 12 posten helemaal niet geschikt waren als lokaal voor de spoorwegpolitie; 3 posten kregen een voldoende en 1 post kreeg de vermelding goed mits de nodige verbeteringen.

De lokalen van de spoorwegpolitie zijn eigendom van de NMBS die deze krachtens het protocolakkoord kosteloos ter beschikking moet stellen. Die lokalen moeten uiteraard voldoen aan de arbeids-, welzijns- en milieuwetgeving. Het is ook de NMBS die, waar nodig, verbeteringswerken moet uitvoeren. Aangezien er 12 van de 16 posten ongeschikt verklaard werden, zijn de verbeteringswerken dringend.

Het rapport werd herhaaldelijk onder de aandacht van de heer Schouppe gebracht en er werd aangedrongen om dringend de werken aan te vatten, maar op het terrein is er nog niets concreets veranderd. Mevrouw de minister, waarom zijn er nog geen verbeteringswerken uitgevoerd? In welk budget werd voorzien om de lokalen in overeenstemming te brengen met het ARAB? Wanneer zullen de werken worden aangevat? Wat is de eventuele planning? Binnen welke termijn moet alles rond zijn?

Aalst ligt mij na aan het hart. Vandaar dat ik graag vernam welke maatregelen er specifiek voor de post Aalst binnen welke termijn zullen worden genomen.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, collega D'haeseleer, volgens de NMBS is de rijkswachtpost van Aalst niet opgenomen in bijlage C van het protocolakkoord betreffende de inventaris van de aan de rijkswacht toegewezen lokalen dat door beide partijen werd ondertekend en dat op 8 mei 1999 door de bevoegde ministers van Binnenlandse Zaken, van Justitie en van Openbaar Vervoer werd goedgekeurd. Dit houdt in dat alle exploitatiekosten en verfraaiingswerken aan de lokalen van de rijkswachtpost Aalst ten laste vallen van de rijkswacht en niet van de NMBS.

De werken zullen binnenkort worden aangevat. Zodra deze voltooid zijn, zal de rijkswacht te Aalst kunnen beschikken over een wacht- en onthaalruimte, een gerechtelijk bureau en een pauzeerruimte. Bovendien bevinden zich in hetzelfde gebouw toiletten die zij eveneens kan gebruiken. De beschikbare oppervlakte voldoet voor een weliswaar niet gelijktijdige bezetting van

Isabelle Durant

7 personen met buitenopdrachten, wat de rijkswacht ook nooit heeft betwist. Voor vragen in verband met het budget en de planning van de werken in Aalst verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

De heer **Guy D'haeseleer** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, op deze manier kan ik nog wel een tijdje heen en weer pendelen tussen de commissie voor de Binnenlandse Zaken en deze voor de Infrastructuur. U zegt mij uitdrukkelijk dat de rijkswachtpost in Aalst niet in de bijlage C van het protocolakkoord is opgenomen en dat alle exploitatiekosten ten laste van de rijkswacht zijn. De werken zullen binnenkort worden aangevat. Kunt u mij een datum geven, want de personen aldaar zijn daar natuurlijk zeer nieuwsgierig naar, omdat hun al herhaaldelijk is beloofd dat de werken binnenkort zouden worden opgestart, ook na hun actie eind maart toen men hen voorhield dat men binnen de veertien dagen zou beginnen ? Graag kreeg ik van u toch een meer concrete datum, mevrouw de minister.

Mevrouw de minister, u beweert dat de kosten ten laste zijn van de rijkswacht. Minister Duquesne heeft bevestigd dat er daarvoor geen kredieten zijn vrijgemaakt, omdat de werken aan de posten volledig ten laste zijn van de spoorweg. Zijn er overigens nog meer van de voornoemde posten niet opgenomen in het protocolakkoord ?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een nieuw beveiligingssysteem voor het spoor" (nr. 1819)

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un nouveau système de sécurité pour le rail" (n° 1819)

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, enkele weken geleden las ik een persbericht waaruit ik kon opmaken dat zes Europese landen werken aan een nieuw beveiligingssysteem voor het spoor, waardoor de treinen in de toekomst dichter op elkaar zouden kunnen rijden. Zij zouden dan ook zonder problemen hun weg in het buitenland kunnen vervolgen. Die landen zijn Nederland, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Italië en Spanje. Binnenkort gaat men er experimentele proefvakken inrichten. Volgens datzelfde bericht zouden de treinen momenteel nog op een onderlinge afstand van 3 kilometer rijden, terwijl dat niet altijd nodig zou zijn. Het nieuwe systeem

dat men gaat uittesten gaat blijkbaar uit van een type-afstand tussen de treinen op het spoor. Met het nieuwe systeem krijgen machinisten hun instructies niet meer via seinen langs de spoorbaan maar via draadloze gsm-communicatie.

Ik vraag mij af waarom de NMBS niet betrokken is bij dit project. Voor zover ik weet maakt ons spoorwegnet nog altijd gebruik van het zogenaamde borstel- en krokodil-systeem. Men is ook bezig met het omschakelen van het TBL-I- naar het TBL-II-systeem, wat de vlotheid van het spoorwegverkeer zou kunnen verbeteren. Op een mondelinge vraag van collega Chastel omtrent de problematiek van het TBL-systeem antwoordde u dat het TBL-II-systeem zal evolueren naar een Europese standaard.

Men is nu ook bezig met het installeren van een TBL-I- en een TBL-II-systeem. Die systemen zouden de vlotheid van het spoorwegverkeer kunnen verbeteren. In antwoord op een mondelinge vraag van collega Chastel over de problematiek van dat TBL-systeem hebt u gezegd dat het TBL-II-systeem zal evolueren naar een Europese standaard. Er kan volgens mij slechts een Europese standaard zijn, zodat ik mij afvraag welk systeem nu in feite de Europese norm zal worden of, en ik ben uiteraard geen expert, gaat het hier om twee aparte systemen die eventueel complementair zouden kunnen zijn ? Of staan zij los van mekaar ?

Mevrouw de minister, u zult begrijpen dat, mocht het hier inderdaad om een nieuw systeem gaan, die de Europese norm zou worden en niet alleen de veiligheid van het spoorwegverkeer ten goede zou komen maar ook de vlotheid in de hand zou werken, ik mij toch afvraag waarom ons land niet participeert in dit project.

Ik heb u mijn vragen schriftelijk overgemaakt maar ik wens ze nog even te herhalen. Is het juist dat ons land niet meewerkt aan dit project en waarom, in voorkomend geval, gebeurt dit niet ? Is het TBL-systeem een gelijkaardig project en zijn deze systemen compatibel ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS werkt reeds meer dan tien jaar actief mee aan de haalbaarheidsstudie en de definitie van het project A200 van de internationale spoorwegunie.

Het doel van dit project is de functionele en technische specificaties van de Europese Unie na te gaan. Het Belgisch nationaal systeem zal, in een overgangsperiode, met het Europees systeem moeten kunnen communiceren. De tweede generatie van het TBL-systeem werd ontwikkeld om een aantal Belgische termijnen te respecteren waarvoor het Europese systeem nog niet beschikbaar kon zijn.

Het zal worden geïnstalleerd op lijn 96 voor 220 km per uur. Deze lijn is een verlenging van lijn 1 tussen Lembeke en Brussel. Het zal ook geïnstalleerd worden op lijn 2

Isabelle Durant

voor 300 km per uur tussen Leuven en Ans. De hogesnelheidstreinen die in België komen, de motorwagens van het type 96 en de locomotieven serie 13 van de NMBS zijn er al mee uitgerust. De systemen TCS en TBR2 hebben een vrij gelijkaardige werking. Op het niveau van de elektronische uitrusting zullen interfaces STM worden ontwikkeld om ze interoperabel te maken.

De heer **Jan Mortelmans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het klopt dat we meewerken aan dit systeem en het telexbericht dat ik heb gelezen was dus in feite niet juist. Of participeren zij niet in de proefopstelling ? Doen wij voluit mee met dit systeem ? In het telexbericht wordt over slechts zes landen gesproken en ons land wordt niet vermeld. Ik had graag vernomen of wij participeren. Wij zullen dat dan in elk geval in het komende investeringsplan moeten terugvinden. Anders is er sprake van een communicatiestoornis. Daarvan zou ik graag nog bevestiging krijgen. Ik zie immers dat ons land niet op de lijst staat.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer Mortelmans, uw vraag was of de NMBS bij het project betrokken was. Zelfs als de NMBS niet aan de proefprojecten meewerkt, heeft ze toch al meer dan tien jaar gewerkt aan de definitie van het project. Als u spreekt van interoperabiliteit, dan is de definitie van het project belangrijk. Men moet immers nagaan welke maatregelen nodig zijn om echte interoperabiliteit op Europees niveau mogelijk te maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

La question orale n° 1823 de M. Jean-Pierre Grafé est reportée à une date ultérieure.

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het stimuleren van DOBLI-spiegels voor vrachtwagens voor de veiligheidspreventie inzake fietsongevallen" (nr. 1843)

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le fait d'inciter les camionneurs à installer des rétroviseurs DOBLI dans l'intérêt de la prévention d'accidents impliquant des deux-roues" (n° 1843)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de DOBLI-spiegels zijn speciale bolvormige spiegels genoemd naar de dode en blinde hoeken, en die op vrachtwagens kunnen worden

geplaatst. Dit is noodzakelijk gezien de ernst van de ongevallen die kunnen gebeuren wanneer vrachtwagens rechts afslaan en aankomende fietsers niet zien. Meestal gaat het om kinderen. Volgens de ongevallencijfers van 1998 vielen er op die manier een tiental doden, werden er twaalf fietsers zwaar en vijftientig licht gewond.

Vorig jaar heb ik daarover reeds een vraag gesteld aan de minister. De minister verwees toen naar de afwezigheid van het Europese niveau in deze materie. Zij zei dat er geen Europese richtlijn was en dat zij moeilijk op mijn suggestie kon ingaan. Nu stellen wij vast dat minister Netelenbosch in Nederland zich schijnbaar niet zoveel aantrekt van het al dan niet bestaan van een Europese richtlijn en volledig achter het plaatsen van dergelijke spiegels staat.

Mevrouw de minister, bent u het met mij eens dat het plaatsen van deze DOBLI-spiegel nuttig kan zijn en dat het moet worden aangemoedigd ?

Indien u toch vindt dat er een Europese richtlijn moet komen, wil ik u vragen dit op te nemen in de lijst ter voorbereiding van het voorzitterschap, waarover we vorige keer reeds hebben gesproken. Ik vind het een interessante suggestie om uw collega's in de Europese Ministerraad te overtuigen van het nut van dergelijke DOBLI-spiegels.

Ongeacht het feit of er een Europese richtlijn is of niet, zou het niet interessant zijn het plaatsen van dergelijke spiegels aan te moedigen en zelfs te subsidiëren ? Het is immers niet verboden ze te plaatsen, maar het is ook niet verplicht. Ik verwijs naar een initiatief van uw voorganger, mevrouw Miet Smet. Omdat zij vond dat de luchtverontreiniging zo ernstig was, heeft zij destijds de driewegkatalysator gesubsidieerd, ondanks het feit dat er geen Europese verplichting bestond. Zij moedigde aan om dergelijke katalysatoren te plaatsen op vrijwillige basis.

Volgens mij is het dus perfect mogelijk een dergelijk aanmoedigingsbeleid te voeren voor het plaatsen van de DOBLI-spiegel. Zij zouden dus op vrijwillige basis worden geplaatst, maar dan aangemoedigd door u. Wij kunnen statistisch bewijzen dat dit mensenlevens en kinderevans kan redden.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, op dit ogenblik loopt een proefproject met vier vrachtwagens van de firma Van Gend & Loos. De eerste resultaten zijn gematigd positief. Dat bewijst dat de DOBLI-spiegel een belangrijk element is in de verkeersveiligheid.

De negatieve aspecten - en die zijn er altijd - betreffen het probleem van de compatibiliteit. Het geplaatste type spiegel geeft problemen bij Iveco-trucks, omdat hij te ver uitsteekt en aldus het manoeuvreren in smalle straten

Isabelle Durant

negatief beïnvloedt. Deze problemen zijn echter op een eenvoudige wijze op te lossen en de resultaten van dit project zullen in de vakpers worden besproken. Ook het BIVB zal er aandacht aan besteden in het tijdschrift Via Secura en zal verder worden ingeschakeld om de sector te sensibiliseren.

De besprekingen over de prioriteiten op het vlak van de verkeersveiligheid die België tijdens het voorzitterschap van de EU in 2001 wenst te leggen, zijn nog bezig. Ik heb de grote lijnen ervan toegelicht tijdens de laatste commissievergadering. De dodehoekproblematiek zal een van de actiepunten zijn. Met de steun van mevrouw Netelenbosch hoop ik erin te slagen een Europese richtlijn dienaangaande uit te werken. Er werd verwezen naar het voorbeeld van Miet Smet in verband met de katalysator. Wanneer wij nu een wetgevend initiatief nemen, is de kans groot dat men er zich op Europees niveau zal tegen verzetten. Mijnheer Ansoms, u hebt naar het voorbeeld met de katalysator over subsidies gesproken om de plaatsing van de spiegels aan te moedigen. Dat is een mogelijkheid. Wij moeten er evenwel voor zorgen dat het budget niet wordt overschreden. Ik ben echter bereid dit te onderzoeken.

De DOBLI-spiegel wordt in Nederland gesubsidieerd, samen met andere systemen die het dodehoekprobleem oplossen. Ik denk onder meer aan het camerasysteem en de automatic viewscanner, een soort elektronische spiegel. Er zijn nog andere systemen die de zichtbaarheid voor vrachtwagens kunnen verhogen. Ik wacht met veel ongeduld op de resultaten van een opdracht van Transport en Logistiek in Nederland.

In september 2000 zullen deze resultaten beschikbaar zijn. Pas dan zal men een uitspraak kunnen doen over de voor- en nadelen van de verschillende systemen, namelijk de automatic viewscanner, het camerasysteem of de DOBLI-spiegel. Het is voorbarig in België reeds te beginnen met subsidiëring zolang niet alle voor- en nadelen tegen elkaar zijn afgewogen.

Mijnheer Ansoms, ik ben het volkomen met u eens, maar stel voor dat wij de resultaten afwachten van de studie in Nederland en van het proefproject dat bij ons loopt. Ook het voorzitterschap van de EU zal ons mogelijkheden bieden om deze problematiek aan te kaarten.

Het is absoluut noodzakelijk dat dit dossier in concrete maatregelen wordt omgezet. Te gelegener tijd zal ik op deze problematiek terugkomen. Onze doelstelling is dezelfde : de verkeersveiligheid. Het spreekt voor zich dat grote aandacht moet gaan naar de veiligheid van de kinderen in het verkeer. De vrachtwagens zullen daarbij niet uit het oog worden verloren.

Over drie weken zal er een rondetafelconferentie met de vervoerfederaties plaatsvinden. Bij die gelegenheid zullen verschillende problemen worden besproken zoals

onder meer de schijnzelfstandigen, de werktijden, enzovoort. Dit betekent niet dat wij al tot een akkoord zullen komen. Belangrijk is dat er een overleg plaatsvindt, waarop ook dit dossier ter sprake zal komen.

De heer **Jos Ansoms (CVP)** : Mevrouw de minister, dat laatste is nog het beste nieuws. Alles moet niet gereguleerd en verplicht worden. Als de transportsector na het overleg zelf overtuigd is van de verbetering van de veiligheid, is dat zeker zo goed als een wet, een richtlijn of een koninklijk besluit. De resultaten tellen. Als de vrachtwagenchauffeurs zelf overtuigd zijn van het nut ervan en als de transportbedrijven zelf initiatieven willen nemen, is dat veel beter dan een verplichting. In die zin wil ik u danken voor uw laatste toevoeging dat u dit binnen drie weken zult agenderen op het overleg met de transportsector.

Minister **Isabelle Durant** : Dat overleg zal begin juni plaatsvinden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het station van Mol" (nr. 1847)

Question orale de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gare de Mol" (n° 1847)

De heer **Servais Verherstraeten (CVP)** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil een lokaal probleem aankaarten, waar de lokale entiteiten zich wel erg mee bezighouden.

De NMBS heeft ons lang geleden laten weten dat er een nieuw station in Mol komt, maar de uitvoering ervan lijkt veeleer een processie van Echternach te worden. Terzake verwijs ik naar uw antwoord in de commissievergadering van 17 november 1999, toen we het over lijn 15 hadden. U verwees met betrekking tot investeringen op die lijn naar het station van Mol. U zei dat het bestek en de plannen tegen het einde van het jaar zouden worden afgewerkt. Men zou het aanbesteden in april, zodat men in augustus, onmiddellijk na het bouwverlof, kan beginnen bouwen. Dat was op zich reeds een uitstel, maar op dit ogenblik doet het gerucht de ronde dat ook die timing niet kan worden gehaald. Kloppen die geruchten ? Hoever staan we op dit ogenblik ? Is er al een bouwvergunning afgeleverd ? Zo ja, wanneer ? Zijn de plannen klaar ? Is het bestek gemaakt ? In de aanvankelijke plannen wou men het oude station laten staan. Nu vang ik geruchten op dat het toch zou worden gesloopt.

Servais Verherstraeten

Wat zijn de actuele intenties hieromtrent? Naast het station is er ook de stationsomgeving. De Lijn en het lokaal gemeentebestuur hebben plannen om die omgeving in een gezamenlijk project te verfraaien. Hiervoor werden kredieten uitgetrokken, maar die zijn in 1999 verloren gegaan. Ze zijn in de volgende begrotingen van de respectievelijke overheden opnieuw opgenomen. Ook hier dreigt een uitstel en kredietverlies. Wat is de stand van zaken?

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, na een eerste analyse van de nieuwe verkeerscirculatie heeft de gemeente haar verkeersplan gewijzigd. Zij opteert voor de wederinvoering van de dubbele rijrichting. De bevoegde diensten van de NMBS hebben hierop ingespeeld en hebben dezelfde denkrichting gevolgd voor het nieuwe stationsgebouw en de omgeving ervan. Er was geen belangstelling voor een overname van het oude stationsgebouw. Aangezien de NMBS wil vermijden dat na het afbreken van het oude gebouw, een lege vlakte ontstaat, heeft zij ervoor geopteerd het nieuwe gebouw in twee aparte eenheden te splitsen, één voor de diensten en één voor de reizigers, waar onder andere een buffet zal worden ingericht. Op deze manier wordt het gebouw meer functioneel en klantgericht. De plannen en de bestekken zullen moeten worden aangepast. Op dit ogenblik wordt er gewerkt aan de planning en de timing. Opdat de aanbesteding nog dit jaar zou kunnen gebeuren, blijven de kredieten voor dit jaar behouden. Dat is de stand van zaken.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP): Mevrouw de minister, dit uitstel doet mij andermaal geen genoegen. Dit is geen persoonlijk verwijt aan uw adres. Ik hoop dat het huidige uitstel het allerlaatste uitstel zal zijn. Meer in het bijzonder klagen én De Lijn én het lokale gemeentebestuur erover dat zij zeer moeilijk poolshoogte kunnen nemen van de gewijzigde denksporen binnen de NMBS. Ik pleit dan ook voor meer openheid vanwege de NMBS ten aanzien van deze twee openbare instellingen, omdat zij toch, voor een gedeelte althans, mede bouwheer en financierder zijn. Ik hoop, mevrouw de minister, dat u bij de diensten van de NMBS zou aandringen op spoed in het dossier, gelet op de reeds lange vertragingen. Er mag van uitstel geen afstel komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.25 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.25 heures.*