



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

15-10-2002

10:47 uur

mardi

15-10-2002

10:47 heures

INHOUD

Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische controle voor motorfietsen" (nr. 7876)	1
<i>Spreekers: Hans Bonte, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	2
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale trein Oostende-Keulen" (nr. 7899)	2
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "tijdelijke klassieke treinen ter vervanging van Duitse ICE-treinen" (nr. A053)	2
<i>Spreekers: Daan Schalck, Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het naleven van het vluchtverbod boven de Belgische kerncentrales" (nr. 7925)	4
<i>Spreekers: Luc Paque, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modaliteiten van de Key Card" (nr. 7953)	5
<i>Spreekers: Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	6
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven tussen Ranst en Lier" (nr. 7957)	6
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de 2de spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 7996)	6
<i>Spreekers: Frieda Brepoels</i> , voorzitter van de VU&ID-fractie, <i>Jan Mortelmans, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	8
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over	8

SOMMAIRE

Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un contrôle technique pour les motos" (n° 7876)	1
<i>Orateurs: Hans Bonte, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	2
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le train international Ostende-Cologne" (n° 7899)	2
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains classiques temporaires remplaçant des trains ICE allemands" (n° A053)	2
<i>Orateurs: Daan Schalck, Frieda Brepoels</i> , président du groupe VU&ID, <i>Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect de l'interdiction de vol au-dessus des centrales nucléaires belges" (n° 7925)	4
<i>Orateurs: Luc Paque, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modalités de la Key Card" (n° 7953)	5
<i>Orateurs: Frieda Brepoels</i> , président du groupe VU&ID, <i>Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	6
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers entre Ranst et Lier" (n° 7957)	6
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 7996)	6
<i>Orateurs: Frieda Brepoels</i> , président du groupe VU&ID, <i>Jan Mortelmans, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	8
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la	8

"de beslissing van de NMBS om delen van het investeringsplan 2001-2012 niet uit te voeren" (nr. 7884)		décision de la SNCB de ne pas réaliser certains volets du plan d'investissement 2001-2012" (n° 7884)	
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "investerings in de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens" (nr. 7951)	8	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements consentis pour la ligne à grande vitesse reliant Liège à la frontière allemande" (n° 7951)	8
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "haar standpunt in verband met de 60/40-verdeelsleutel voor investeringen bij de NMBS" (nr. 7952)	8	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "sa position concernant la clé de répartition 60/40 appliquée aux investissements réalisés par la SNCB" (n° 7952)	8
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de samenstelling van het directiecomité van de NMBS" (nr. A001)	11	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la composition du comité de direction de la SNCB" (n° A001)	11
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Neerpelt-Weert" (nr. A002)	13	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service de la ligne Neerpelt-Weert" (n° A002)	13
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn L55 op het grondgebied Evergem" (nr. A003)	14	- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne ferroviaire L55 sur le territoire d'Evergem" (n° A003)	14
- mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn 55" (nr. A034)	14	- Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne de chemin de fer 55" (n° A034)	14
<i>Sprekers:</i> Karel Van Hoorebeke , Joke Schauvliege , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Karel Van Hoorebeke , Joke Schauvliege , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de studie in verband met de nieuwe HST-terminal" (nr. A029)	16	Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'étude sur le nouveau terminal TGV" (n° A029)	16
<i>Sprekers:</i> Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de problematiek van de nachtvluchten en de isolatie van de woningen in	16	Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème concernant les vols de nuit et l'isolation des habitations aux abords de	16

de nabijheid van de luchthaven" (nr. A030)

Sprekers: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

l'aéroport" (n° A030)

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

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "lijn 62" (nr. A074)

Sprekers: , **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

19

Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 62" (n° A074)

19

Orateurs: , **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale treinen en hun tarievenstelsel" (nr. A075)

Sprekers: , **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

21

Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains internationaux et leur système de tarification" (n° A075)

21

Orateurs: , **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 15 OKTOBER 2002

10:11 uur

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

du

MARDI 15 OCTOBRE 2002

10:11 heures

De vergadering wordt geopend om 10.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Vraag van de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische controle voor motorfietsen" (nr. 7876)**

01.01 **Hans Bonte** (SP.A): Over de technische controles van motorfietsen bestaat een aantal onduidelijkheden. Uiteraard zijn die technische controles nuttig, maar de draagwijdte van de aangekondigde maatregel is onduidelijk. Vanaf wanneer zal de technische controle effectief plaatsvinden? Geldt de controle voor alle types van voertuigen, ook voor die van minder van 50 cc? Dit type duikt immers vaak in de ongevallenstatistieken op.

Wat zal er precies worden gecontroleerd? Met welke frequentie zal de controle worden uitgevoerd? Welke instantie zal de keuring uitvoeren? Wat zal er gebeuren met de honderdduizenden niet-gehomologeerde motorfietsen die via andere landen zijn ingevoerd? Wat zal de keuring aan de motorfietser kosten?

01.02 **Minister Isabelle Durant** (*Nederlands*): Motorfietsen zullen drie keer worden gecontroleerd. Een eerste keer als het voertuig van de ene eigenaar naar de andere overgaat en op initiatief van de eigenaar. Een tweede keer voor het opnieuw in verkeer brengen van een motorfiets die bij een ongeval één of meer bepaalde beschadigingen heeft opgelopen. Eventueel een derde keer als een voertuig wijzigingen ondergaat om het geschikt te maken voor gehandicapten.

La séance est ouverte à 10.11 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Question de M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un contrôle technique pour les motos" (n° 7876)**

01.01 **Hans Bonte** (SP.A): Il subsiste des incertitudes en ce qui concerne le contrôle technique des motocyclettes. Nul doute que ce contrôle technique sera utile mais la portée de la mesure annoncée n'est pas suffisamment claire. A partir de quand le contrôle technique sera-t-il effectif? Tous les types de motos sont-ils concernés, même ceux de moins de 50 cc, une catégorie qui apparaît souvent dans les statistiques d'accidents.

Que contrôlera-t-on précisément ? Quelle sera la fréquence de ce contrôle ? Quelle instance sera chargée de ce contrôle ? Qu'advient-il des centaines de milliers de motocyclettes non homologuées importées en Belgique et ayant transité par d'autres pays ? Combien ce contrôle coûtera-t-il au motocycliste ?

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Trois contrôles seront applicables aux motocyclettes. Premièrement lorsque le véhicule passera d'un propriétaire à un autre. Ce contrôle sera réalisé sur initiative du propriétaire. Deuxièmement, lors de la nouvelle mise en circulation d'une motocyclette qui a subi un ou plusieurs dommages lors d'un accident. Troisièmement, lorsque le véhicule devra être adapté à l'usage de personnes handicapées. Les

Voor bromfietsen wordt geen keuring opgelegd.

De motorfietsen zullen worden gekeurd op die aspecten die relevant zijn voor de veiligheid. Er zal worden nagegaan of het voertuig goed onderhouden is. Welke elementen precies aan controle zullen worden onderworpen, wordt overlegd met de federaties van motorrijders. In het ontwerp van koninklijk besluit worden de remmen, de stuurinrichting, de ophanging, het chassis, het koetswerk en toebehoren, lichten en signalisatie opgenomen.

De keuringen zullen worden uitgevoerd door erkende instellingen die ook andere voertuigen controleren. Alle voertuigen die vallen onder het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 zijn goedgekeurd. De keuringen zullen ook enkel worden uitgevoerd voor voertuigen die vanaf 1 juli 2003 in het verkeer zijn gekomen.

De volledige keuring zal 20 euro kosten, een gedeeltelijke keuring en een administratieve herkeuring 5 euro, een technische herkeuring zal 8 euro kosten.

De invoeringsdatum is nog niet bekend.

01.03 Hans Bonte (SP.A): Het overleg met de federaties verheugt mij. Op die manier zal de impact van de maatregelen op de individuele motorrijders het grootst zijn.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale trein Oostende-Keulen" (nr. 7899)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "tijdelijke klassieke treinen ter vervanging van Duitse ICE-treinen" (nr. A053)

02.01 Daan Schalck (SP.A): In april werd er onderhandeld tussen de NMBS en de *Deutsche Bahn* over het behoud of de afschaffing van de lijn Oostende-Keulen.

Wat is de stand van zaken? Zal deze verbinding afgeschaft worden?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik heb vernomen

vélomoteurs ne seront soumis à aucun contrôle technique.

Les motocyclettes seront contrôlées en fonction des aspects essentiels pour la sécurité routière. On examinera si le véhicule est bien entretenu. Une concertation avec les fédérations de motocyclistes permettra de préciser les éléments qui seront contrôlés. Le projet d'arrêté royal cite les éléments suivants : les freins, la direction, la suspension, le cadre, la carrosserie et les accessoires, les feux et la signalisation.

Les contrôles seront réalisés par des établissements agréés qui contrôlent également d'autres véhicules. Tous les véhicules qui entrent dans le champ d'application de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 ont été certifiés conformes. Les contrôles ne concerneront par ailleurs que les véhicules qui ont été mis en circulation à partir du 1^{er} juillet 2003.

Un contrôle complet coûtera 20 euros. Un contrôle partiel et un nouveau contrôle administratif coûteront 5 euros et un nouveau contrôle technique reviendra à 8 euros.

J'ignore encore la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation.

01.03 Hans Bonte (SP.A): Je me réjouis de la concertation organisée avec les fédérations. Cela permettra de maximiser l'impact de ces mesures sur chaque motocycliste.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le train international Ostende-Cologne" (n° 7899)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains classiques temporaires remplaçant des trains ICE allemands" (n° A053)

02.01 Daan Schalck (SP.A): En avril, la SNCB et la Deutsche Bahn ont mené des négociations au sujet du maintien ou de la suppression de la ligne Ostende-Cologne.

Où en est ce dossier ? Cette liaison sera-t-elle supprimée ?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): J'ai appris qu'à

dat de NMBS vanaf 15 december de exploitatie van de lijn Welkenraedt-Keulen zal stopzetten. In plaats van de huidige zes treinparen zouden er voortaan slechts drie rijden en bovendien met Duits ICE-materiaal.

Deze treinstellen worden niet toegelaten op het Belgische net en daarom zou de NMBS vervangtreinen inzetten tussen Aken en Brussel.

Deze vervangtreinen sluiten echter niet aan op de ICE-treinen.

Waarom is er in Aken geen aansluiting tussen de ICE-treinen en de vervangtreinen? Wat zijn de commerciële redenen voor deze beslissing? Welke reizigers wil de NMBS aantrekken met deze regeling? Kan de minister een aanpassing doorvoeren? Hoe hoog zijn de exploitatiekosten voor de drie vervangtreinen en de ICE-treinen? Waarom werden de ICE-toestellen nog niet gehomologeerd voor het Belgische net? Wie is verantwoordelijk en wanneer zal de homologatie gebeuren?

02.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De vervangtreinen tot Aken worden slechts ingezet zolang de ICE-treinen niet tot Brussel kunnen rijden. Dit is volgens de NMBS de meest haalbare oplossing omdat de ontwikkeling van de dienst binnenlandse IC/IR-treinen voorrang krijgt op deze tijdelijke aanpassing.

Op het Duitse gedeelte van het traject kunnen niet meer Thalystreinen rijden dan nu het geval is. Op het ogenblik dat de ICE wordt toegelaten op het Belgische net zal de voorlopige situatie herbekeken worden. De totale prijs per jaar is 5,75 miljoen euro. Over de vergoeding die de NMBS aan de *Deutsche Bahn* moet betalen wordt nog onderhandeld. De ICE-treinen beschikken niet over het vereiste veiligheidssysteem om op de HSL tussen Luik en Leuven te rijden. De testritten vereist voor een homologatie kunnen slechts starten als dit systeem ingebouwd wordt. Hiervoor zijn de Duitse spoorwegen en de constructeur van de ICE-treinen verantwoordelijk.

Over de alternatieven om tot Keulen te sporen wordt nog onderhandeld met de Duitse spoorwegen.

02.04 **Daan Schalck** (SP.A): Deze lijn is bijzonder druk. Ik hoop dat men de dienstverlening zal

partir du 15 décembre, la SNCB cessera d'exploiter la ligne Welkenraedt-Cologne. Dorénavant, au lieu des six paires de trains actuelles, seules trois rouleraient encore et, qui plus est, avec du matériel allemand ICE.

Or, ces rames ne seront pas admises sur le réseau belge et c'est la raison pour laquelle la SNCB mettrait en service des trains de remplacement entre Aix-la-Chapelle et Bruxelles.

Toutefois, ces trains de remplacement n'ont pas de correspondance avec les trains ICE.

Pourquoi n'y a-t-il pas de correspondance, à Aix, entre les trains ICE et les trains de remplacement? Quelles sont les raisons commerciales de cette décision? Quels voyageurs la SNCB souhaite-elle attirer en prenant cette mesure? La ministre peut-elle adapter la situation? Quel est le montant des frais d'exploitation des trois trains de remplacement et des trains ICE? Pourquoi les trains ICE n'ont-ils pas encore été homologués pour le réseau belge? Qui est responsable et quand cette homologation aura-t-elle lieu?

02.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les trains de remplacement desservant Aix-la-Chapelle ne seront utilisés que tant que les trains ICE ne pourront pas rouler jusqu'à Bruxelles. Il s'agit, selon la SCNB, de la solution la plus appropriée, dans la mesure où le développement du service de trains intérieurs IC/IR est prioritaire par rapport à cette adaptation provisoire.

Sur le tronçon allemand du trajet, il ne pourra pas y avoir plus de trains Thalys en service qu'actuellement. Lorsque l'ICE sera admis sur le réseau belge, la situation provisoire sera réexaminée. Le prix total par an se montera à 5,75 millions d'euros. L'indemnité que la SNCB devra verser à la Deutsche Bahn est encore l'objet de négociations. Les trains ICE ne disposent pas du système de sécurité requis pour emprunter la ligne à haute vitesse entre Liège et Louvain. Les voyages expérimentaux à effectuer pour obtenir l'homologation ne pourront commencer que lorsque le matériel sera équipé du système, ce dont les chemins de fer allemands et le constructeur des trains ICE seront responsables.

Les solutions de rechange pour la liaison avec Cologne font encore l'objet de négociations avec les chemins de fer allemands.

02.04 **Daan Schalck** (SP.A): Il s'agit d'une ligne fort fréquentée. J'espère que l'on pourra améliorer

kunnen verbeteren zonder een belangrijke toename van de rijtijd. Ik hoop bovendien dat men de mensen niet zal verplichten om de HST te nemen.

Het verheugt mij dat Eupen en Verviers elk uur een verbinding zullen hebben. Er moeten criteria komen voor het recht op een regelmatige treinverbinding.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Regelmatige treinverbindingen vanuit bepaalde centra zijn belangrijk, maar dit mag niet ten koste gaan van een grote internationale lijn.

Ik betreur het dat de NMBS een systeem van vervangtreinen invoert alhoewel de technische toepassingen niet in orde zijn. Blijkbaar is het plaatsen van de veiligheidssystemen nog niet voor morgen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het naleven van het vluchtverbod boven de Belgische kerncentrales" (nr. 7925)

03.01 Luc Paque (cdH): Uit een recent onderzoek blijkt dat een mogelijke luchtaanval op onze kerncentrales niet is uitgesloten. In België is het verboden laag te vliegen boven kerncentrales, maar dit verbod wordt niet altijd nageleefd en dat geldt in het bijzonder voor de kerncentrale van Tihange, waarover vliegtuigen van en naar de luchthaven van Bierset vliegen.

Hebt u aan de Regie der Luchtwegen, die volgens de pers haar onmacht heeft bekend, hieromtrent reeds opheldering gevraagd? Welke preventieve en/of dwingende maatregelen worden er genomen? Wat wil u doen om ze af te dwingen?

03.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De piloten kunnen toestemming krijgen om boven kerncentrales te vliegen, maar die worden slechts zelden gegeven. Een rechte baan 05, die zelden wordt gebruikt omdat ze alleen bestemd is voor bijzondere meteorologische omstandigheden, kan verklaren waarom enkele inwoners van Huy dit hebben gezien. Misbruik van deze baan kan administratief en zelfs strafrechtelijk worden bestraft. Als er terroristische aanslagen dreigen, kan er door de minister van Binnenlandse Zaken een totaal verbod worden afgekondigd om over kerncentrales te vliegen, gecontroleerd door de

l'offre de service sans augmenter exagérément la durée du trajet. J'espère également que l'on n'obligera pas les voyageurs à prendre le TGV.

Je me réjouis du fait qu'un train circulera toutes les heures entre Eupen et Verviers. Des critères doivent être établis quant au droit à une liaison ferroviaire régulière.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Les liaisons ferroviaires régulières au départ de certains centres sont importantes mais cela ne peut se faire au détriment d'une grande liaison internationale.

Je regrette que la SNCB introduise un système de trains de substitution alors que les applications techniques ne sont pas en ordre. L'installation de systèmes de sécurité se fera manifestement encore attendre.

L'incident est clos.

03 Question de M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le respect de l'interdiction de vol au-dessus des centrales nucléaires belges" (n° 7925)

03.01 Luc Paque (cdH): Il ressort d'une étude récente que l'hypothèse d'un attentat aérien au-dessus de nos centrales nucléaires n'est pas exclue. Le survol à basse altitude des centrales nucléaires est interdit en Belgique mais cette interdiction n'est pas toujours respectée au-dessus de la centrale de Tihange, notamment par des avions à destination ou en provenance de l'aéroport de Bierset.

Avez-vous déjà interpellé la Régie des Voies aériennes - qui, selon la presse, serait impuissante - à ce sujet? Quelles mesures préventives et/ou coercitives sont-elles prises? Que comptez-vous faire pour les faire respecter?

03.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Les pilotes peuvent déroger à la réglementation en matière de survol des centrales sur base d'autorisations spéciales, rarement décernées. Une piste 05 droite, rarement utilisée car réservée à des conditions météorologiques particulières, peut expliquer les survols constatés par quelques Hutois. En cas d'abus de cette piste, il peut y avoir sanction administrative voire pénale. En cas d'alerte terroriste, une interdiction totale de survol peut être décrétée par le ministère de l'Intérieur sous contrôle des avions de la Défense nationale. Cela a, par exemple, été le cas pendant le Sommet

vliegtuigen van Landsverdediging. Dit is bij voorbeeld het geval geweest tijdens de Europese top in Brussel, toen de ernstige spanningen verantwoordden om het luchtruim van Zaventem door het leger te laten beschermen.

03.03 Luc Paque (cdH): Volgens u worden de normen nageleefd.

03.04 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Er wordt geen strafmaatregel opgelegd, tenzij wanneer klacht wordt ingediend.

03.05 Luc Paque (cdH): Er was dus nog een inbreuk, noch een officiële klacht?

03.06 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Dat moet ik nakijken.

03.07 Luc Paque (cdH): Het is moeilijk de hoogte van een vliegtuig vast te stellen. Het zou interessant zijn na te gaan welk gevolg werd gegeven aan mogelijke klachten.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de modaliteiten van de Key Card" (nr. 7953)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Op 15 juni werd de *Key Card* ingevoerd, waarbij een maximale tarifaire afstand van 9 kilometer wordt gehanteerd. In de grote steden vervangt ze de agglomeratiekaart, waardoor de verplaatsing vanuit een aantal verder gelegen stations veel duurder wordt.

Waarom wordt de afstand van 9 kilometer gehanteerd? Op welke manier wordt die afstand berekend? Soms geldt de kaart niet voor afstanden korter dan 9 kilometer, op andere, langere trajecten, geldt ze dan weer wel. Is de NMBS bereid de *Key Card* te laten gebruiken voor alle afstanden tot 9 kilometer?

Waarom wordt een Engelstalige benaming gebruikt?

04.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): De *Key Card* geldt voor verplaatsingen naar stations die niet tot een zone behoren. De toegepaste afstanden zijn de normale tarifaire afstanden. Voor

européen de Bruxelles, alors que le climat particulièrement tendu avait justifié la protection de l'espace aérien de Zaventem par l'armée.

03.03 Luc Paque (cdH): Selon vous, les normes seraient respectées.

03.04 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Il n'y a pas formellement de sanction, sauf si une plainte a été déposée.

03.05 Luc Paque (cdH): Il n'y a eu ni infraction ni plainte officielle ?

03.06 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Je dois le vérifier.

03.07 Luc Paque (cdH): Il est difficile d'évaluer la hauteur d'un avion. Il serait intéressant de vérifier les suites données à des plaintes éventuelles.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modalités de la Key Card" (n° 7953)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le système de la *Key Card* a été mis en place le 15 juin dernier. Cette carte permet d'effectuer des trajets d'une distance tarifaire maximale de 9 km. Dans les grandes villes, elle remplace la carte d'agglomération, ce qui augmente considérablement le prix des déplacements au départ de nombreuses gares situées au-delà de cette distance.

Pourquoi la norme de 9 km ? Comment cette distance a-t-elle été calculée ? Dans certains cas, la carte n'est pas valable pour des distances inférieures à 9 km ; dans d'autres, elle est valable pour des trajets plus longs. La SNCB pourrait-elle envisager de permettre l'utilisation de la *Key Card* pour toutes les distances inférieures ou égales à 9 km ?

Pourquoi recourt-on à une dénomination anglaise ?

04.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): La *Key Card* est valable pour les déplacements vers les gares qui ne sont pas situées dans une même zone. Les distances appliquées sont les

stations die tot een zone behoren wordt de afstand tussen de zones gebruikt.

Dat leidt ertoe dat de *Key Card* soms niet kan worden gebruikt. Ik geef toe dat de tabel met prijsverschillen in relatie tot de afstanden onbegrijpelijk is. In het kader van de nieuwe tarifiering zullen we ook de leesbaarheid van de informatie herbekijken.

Wij moeten dat opnieuw bekijken, er is geen touw aan vast te knopen. Ik verkies eenvoud.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik ben blij dat de minister inziet dat dit systeem op geen enkele manier bijdraagt tot een grotere transparantie of een beter gebruik van de trein. Het systeem van de agglomeratiekaarten was goed en hoefde helemaal niet vervangen te worden door het systeem van de *Key Card*. Ik hoop dat de minister erin zal slagen om het systeem te herzien voor de nieuwe uurregeling van kracht wordt.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven tussen Ranst en Lier" (nr. 7957)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van de 2de spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 7996)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Bij de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven heeft de Vlaamse regering uitdrukkelijk geëist dat de spoorlijn zoveel mogelijk ondergronds wordt aangelegd; dit gebeurt niet in Ekeren en in Lier.

Waarom opteert de NMBS op deze twee plaatsen voor een bovengronds tracé en zelfs voor een brugsysteem? Heeft de NMBS de gevolgen van de aanleg van een bovengronds of ondergronds tracé onderzocht? Wat was het resultaat van dit onderzoek? Wat is de kostprijs van een ondergronds en bovengronds tracé in Ekeren en Lier? Wat bedoelt de NMBS met technische problemen en veiligheidsimperatieven die de aanleg van een ondergronds tracé bemoeilijken? Wat bedoelt de NMBS met de algemene term "veiligheidsaspecten" als verklaring voor het niet onderzoeken van de ondertunneling?

distances tarifaires normales. Pour les gares qui appartiennent à une même zone, on effectue le calcul sur la base de la distance entre les zones.

Voilà pourquoi il arrive que la *Key Card* ne puisse être utilisée. J'admets que le tableau qui indique les variations de prix en fonction des distances est incompréhensible. Dans le cadre de la nouvelle tarification, nous réexaminerons l'information sous l'angle de la lisibilité.

Il faut revoir cela, ce n'est pas compréhensible. Je suis pour la simplicité.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je me réjouis de ce que la ministre admette que ce système n'améliore en rien la transparence ni ne favorise une meilleure utilisation du train. Le système des cartes d'agglomération était une bonne chose et ne devait nullement être remplacé par le système de la *Key Card*. J'espère que la ministre sera en mesure de revoir le système avant que les nouveaux horaires entrent en vigueur.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers entre Ranst et Lier" (n° 7957)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 7996)

05.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Dans le cadre du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers, le gouvernement flamand a instamment demandé que la nouvelle ligne ferroviaire soit autant que possible souterraine, ce qui n'est pas le cas à Ekeren ni à Lierre.

Pourquoi la SNCB opte-t-elle pour un tracé en surface en ces deux endroits et même pour un système de ponts? La SNCB a-t-elle étudié l'incidence de l'aménagement d'un tracé souterrain ou en surface? Quel était le résultat de cette enquête? Quel est le coût d'un tracé souterrain et d'un tracé en surface à Ekeren et à Lierre? Qu'entend la SNCB par "problèmes techniques" et "impératifs de sécurité" qui compliquent l'aménagement d'un tracé souterrain? Qu'entend la SNCB par "aspects de sécurité" justifiant de renoncer à une enquête sur le creusement du tunnel?

05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Wij zijn absolute voorstanders van de tweede havenontsluiting in Antwerpen. Ten gevolge van het jarenlange pingpongspel tussen gemeentebesturen, hogere overheden, Vlaamse regering, NMBS en de minister zelf raakt echter niemand nog wijs uit deze aangelegenheid en wordt de bevolking in verwarring gebracht. Zo ontstaat ongenoegen.

Ik vraag een snelle en efficiënte reactie en een grondige studie van alle mogelijke alternatieven. In ondergeschikte orde vraag ik te opteren voor de lage oplossing over het hele traject van de Antwerpse haven. De hoge oplossing houdt meer gevaren in. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat financiële aspecten meespelen in dit dossier en wellicht de overhand zullen halen.

Voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw Brepoels. Wordt het tracé Ranst-Lier onderzocht? Is het, gelet op de veiligheid, wel wenselijk om voor de hoge oplossing te kiezen? Welke timing geldt voor de werken?

05.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Een ondergrondse oplossing is in Ekeren technisch niet mogelijk omdat het hoogteverschil dan te groot zou zijn om de nodige bijkomende verbindingen en aansluitingen aan te leggen naar de bestaande spoorinstallaties.

Een ondergrondse oplossing in Lier zou zo'n 125 tot 150 miljoen euro extra kosten. Omwille van de veiligheid wordt een ondergrondse constructie sterk afgeraden. De Vlaamse regering heeft beslist dat de kruising van de Netevallei in Lier bovengronds moet gebeuren. Ze steunde op het verslag van de stuurgroep die, gelet op het zeer lage absolute peil onder het Netekanaal waarop de spoorlijn zich zou moeten bevinden, alleen een viaductoplossing technisch haalbaar acht.

05.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik begrijp dat het over de administratie van de NMBS en de Vlaamse regering gaat. Ik blijf het merkwaardig vinden dat voor het hele tracé gekozen wordt voor een ondergrondse aanleg, behalve dan voor die twee stukken.

In Lier zou de keuze te maken hebben met de meerkosten. Ze zijn inderdaad niet onaanzienlijk, maar wanneer voor het bovengrondse tracé wordt gekozen zal de stad Lier onder andere met geluidshinder te kampen krijgen.

05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous sommes des partisans inconditionnels du deuxième désenclavement du port d'Anvers. Pendant des années, les administrations communales, les autorités supérieures, le gouvernement flamand, la SNCB et même le ministre en personne se sont renvoyé la balle. Plus personne ne s'y retrouve et on sème la confusion parmi la population.

Je demande une réaction rapide et efficace et une étude détaillée de tous les choix possibles. Subsidiairement, je demande que la solution basse soit retenue sur l'ensemble du trajet du port d'Anvers. La solution haute comporte davantage de risques. Je ne puis m'empêcher de penser que les aspects financiers jouent un rôle dans ce dossier et qu'ils vont sans doute primer.

Pour le surplus, je me joins aux questions de Mme Brepoels. Le tracé Ranst-Lierre a-t-il été étudié? Du point de vue de la sécurité, la solution haute s'indique-t-elle vraiment? Quel est le calendrier des travaux?

05.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : A Ekeren, une solution en sous-sol n'est techniquement pas possible parce que la différence de hauteur serait trop importante pour aménager les liaisons et raccordements supplémentaires requis avec les installations ferroviaires existantes.

Une solution en sous-sol à Lierre coûterait approximativement entre 125 et 150 millions d'euros de plus. Une construction en sous-sol est fortement déconseillée pour des raisons de sécurité. Le gouvernement flamand a décidé que le franchissement de la vallée de la Nèthe à Lierre s'effectuerait en surface. Il s'est fondé sur le rapport du groupe d'experts qui estime que seule une solution consistant à construire un viaduc est techniquement réalisable compte tenu du niveau absolu extrêmement bas sous le canal de la Nèthe.

05.04 Frieda Brepoels (VU&ID): J'admets que l'administration de la SNCB et le gouvernement flamand sont responsables. Mais je continue à m'étonner que, pour l'ensemble du tracé, on opte pour un aménagement en sous-sol, sauf pour ces deux tronçons.

A Lierre, le choix dépend des surcoûts. Ils sont en effet considérables mais, si l'on opte pour le tracé en surface, la ville de Lierre sera notamment confrontée à des nuisances sonores.

Ik vind het jammer dat de NMBS niets concreets zegt over de geboorde tunnels. De minister zou moeten aansturen op bijkomend onderzoek naar de mogelijkheid van een tunnel in Lier, minstens voor het deel dat dicht bij het centrum ligt.

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik betwijfel of de studie waarnaar almaar wordt verwezen wel grondig werd gevoerd. Het is merkwaardig dat overal voor de lage oplossing wordt gekozen behalve in Ekeren en Ranst-Lier. Elders kunnen wél moeilijke hindernissen worden genomen.

De hoge oplossing heeft een grote impact op het milieu en op de bevolking in de omgeving van Ranst. Wij blijven pleiten voor de lage oplossing.

05.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het Gewest discussieert met de NMBS over de modaliteiten van het tracé. Ik kan alleen de veiligheidsproblematiek verdedigen.

05.07 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister gaat er dus mee akkoord dat het Gewest samen met de NMBS naar een goede oplossing zoekt voor Ranst, Lier en Ekeren.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de NMBS om delen van het investeringsplan 2001-2012 niet uit te voeren" (nr. 7884)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "investeringen in de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens" (nr. 7951)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "haar standpunt in verband met de 60/40-verdeelsleutel voor investeringen bij de NMBS" (nr. 7952)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Tijdens de vakantie heeft de NMBS vastgesteld dat haar middelen onvoldoende zijn om het investeringsplan uit te voeren. De raad van bestuur heeft intussen gezegd dat ze verder wil gaan met het investeringsplan en een discussie wil aangaan met de regering over de hele schuldproblematiek.

Je déplore que la SNCB ne communique aucun élément concret sur les tunnels qui sont creusés. La ministre devrait demander une étude complémentaire sur la possibilité de construire un tunnel à Lierre, tout du moins pour la partie située à proximité du centre ville.

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je doute que l'étude à laquelle il est continuellement fait référence ait été minutieusement réalisée. Il est étrange que la solution souterraine ait été privilégiée partout, à l'exception d'Ekeren, de Ranst et de Lierre. Ailleurs, en revanche, il est possible de surmonter des obstacles difficiles.

La solution du tracé en surface a un important impact sur l'environnement et sur la population à proximité de Ranst. Nous restons partisans du tracé souterrain.

05.06 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais) : La Région examine avec la SNCB les modalités du tracé. Je puis défendre que le dossier de la sécurité.

05.07 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre accepte donc que la Région collabore avec la SNCB pour trouver une solution valable pour les communes de Ranst, Lierre et d'Ekeren.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision de la SNCB de ne pas réaliser certains volets du plan d'investissement 2001-2012" (n° 7884)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements consentis pour la ligne à grande vitesse reliant Liège à la frontière allemande" (n° 7951)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "sa position concernant la clé de répartition 60/40 appliquée aux investissements réalisés par la SNCB" (n° 7952)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Durant les vacances, la SNCB a constaté que ses moyens étaient insuffisants pour mener à bien son plan d'investissement. Entre-temps, le conseil d'administration a déclaré qu'il entendait poursuivre le plan d'investissement et souhaitait ouvrir une discussion avec le gouvernement sur l'ensemble du

problème de la dette.

Het is voor niemand nog duidelijk welke investeringen wanneer zullen worden gedaan.

Nul ne peut encore dire avec précision quels investissements seront réalisés et à quel moment.

Welke maatregelen heeft de minister genomen om de doelstellingen van het investeringsplan te realiseren? Geloofst zij in de alternatieve financiering? Het Parlement keurde het samenwerkingsplan met de Gewesten goed. Men moet dit naleven. Moet het investeringsplan niet opnieuw worden bekeken?

Quelles mesures la ministre a-t-elle prises pour réaliser les objectifs du plan d'investissement? Croit-elle au financement de substitution? Le Parlement a adopté l'accord de coopération avec les Régions. Il convient de le respecter. Faut-il revoir le plan d'investissement?

Op de schuld zullen we nog terugkomen bij de begrotingsbesprekingen.

Nous reviendrons sur la question de la dette lors de la discussion du budget.

De NMBS besliste 98,9 miljoen euro te investeren in de HSL tussen Luik en de Duitse grens. Voor welke projecten dient dat geld? Betaalt de NMBS dit uit eigen middelen? Wat is de rol van HST-Fin?

La SNCB a décidé d'investir 98,9 millions d'euros dans le TGV reliant Liège à la frontière allemande. A quels projets ces fonds seront-ils affectés? La SNCB finance-t-elle ces projets avec des moyens propres? Quel rôle joue la "Financière TGV"?

Het nettoverlies van 121,7 miljoen euro in de eerste helft van het jaar heeft blijkbaar geen invloed op de HSL-investeringen. Volgens de NMBS zal ze zonder bijkomende middelen niet alle binnenlandse projecten van het investeringsplan kunnen realiseren. Is de minister het daarmee eens?

La perte nette de 121,7 millions d'euros au cours de la première moitié de l'année n'affecte manifestement pas les investissements relatifs au TGV. Selon la SNCB, sans ressources supplémentaires, l'entreprise ne pourra pas mettre en œuvre tous les projets nationaux du plan d'investissement. La ministre partage-t-elle cette analyse?

Indien niet, welke maatregelen zal ze nemen om de tijdige uitvoering van het investeringsplan te garanderen?

Dans la négative, quelles mesures prendra-t-elle pour garantir que le plan d'investissement sera mis en œuvre dans les délais prévus ?

In *Le Soir* verklaarde de minister dat de 60-40 verdeelsleutel ongunstig is voor Wallonië en sprak ze zich uit tegen de regionalisering. Hoe moeten we dergelijke uitspraak van een federaal minister begrijpen? Op welke manier is een regionalisering een *economische en ecologische dwaasheid*? Waarom kunnen Vlaanderen en Wallonië niet zelf de verantwoordelijkheid dragen?

La ministre a déclaré au journal *Le Soir* que la clé de répartition 60-40 était défavorable à la Wallonie et s'est prononcée contre la régionalisation. Comment devons-nous interpréter une telle déclaration dans la bouche d'un ministre fédéral ? Comment une régionalisation peut-elle constituer une « bêtise à la fois économique et écologique » ? Pour quelle raison la Flandre et la Wallonie n'assureraient-elles pas elles-mêmes les responsabilités ?

06.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Er wordt druk gezocht naar oplossingen voor het financieringsprobleem van de spoorwegen. Geen enkel project werd uitgesteld of op losse schroeven gezet. De federale overheid heeft een samenwerkingsakkoord afgesloten met de Gewesten. Om de samenwerking met de Gewesten te versterken werd een comité opgericht dat belast is met de opvolging van de uitvoering van de investeringsplannen.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): On recherche très activement des solutions au problème du financement des chemins de fer. Aucun projet n'a été reporté ni remis en question. Les autorités fédérales ont conclu un accord de coopération avec les Régions. Un comité a été créé pour renforcer la coopération avec les Régions et assurer le suivi de l'exécution des plans d'investissement.

Tijdens het begrotingsconclaaf werd beslist de

Lors du conclave budgétaire, il a été décidé de

schuld van de NMBS over te nemen. Dit zal gebeuren vanaf december 2004, naarmate de gezamenlijke schuld van de overheden kleiner wordt dan het BNP.

Deze overname is gekoppeld aan een echt ondernemingsplan dat moet garanderen dat de schuld later niet zal toenemen.

Het investeringsprogramma 2001 hield rekening met uitgaven ten bedrage van 1.145,8 miljoen euro, de reële uitgaven bedragen 1.272,4 miljoen euro.

Het investeringsbudget 2002, zoals het werd goedgekeurd door de raad van bestuur, gaat uit van een bedrag van 1.377 miljoen euro. Dit impliceert een te financieren saldo van 72,8 miljoen euro. Het departement Infrastructuur zou de alternatieve financiering van het rollend materieel ten laste nemen. De NMBS onderzoekt de impact van de budgettaire beperkingen. Voor het investeringsbudget 2003 zal dezelfde werkwijze worden gevolgd.

De NMBS bewijst door de alternatieve financiering dat zij de doelstellingen van het investeringsplan tot de hare maakt. Het samenwerkingsakkoord bevat geen onwettelijke clausule of een clausule die onwettelijkheid zou kunnen veroorzaken.

Het investeringsplan 2001-2012 werd door de federale en alle gewestregeringen goedgekeurd en er zal op korte termijn niet opnieuw over worden onderhandeld. Na ongeveer vijf jaar zullen er, zoals vroeger ook gebeurde, aanpassingen komen.

De 98,9 miljoen bedoeld voor de hogesnelheidslijn Brussel-Keulen zal voor 100 procent door de HST worden gefinancierd.

Ik ben een federaal minister en heb derhalve aandacht voor de vragen van alle Gewesten. Als het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de wagen moet zijn, dan moet de NMBS eerst economisch sterk staan. De treinmaatschappijen maken zich op voor de Europese concurrentie. Dat kan moeilijk tot een succesvol einde worden gebracht, wanneer het bedrijf in drie kleinere delen wordt opgesplitst. Een regionalisering lijkt me economisch onlogisch en ecologisch weinig zinvol.

Door de NMBS een transparante structuur te geven, door een dynamisch en nieuw bestuur, door een oplossing te zoeken voor het verlieslatende vrachtwagenfiliaal en door de schuldenlast te

procéder à la reprise de la dette de la SNCB. Cette reprise débutera en décembre 2004, au fur et à mesure que la dette publique diminuera pour devenir inférieure au PNB.

Cette reprise est liée à un vrai plan d'entreprise qui doit permettre de contenir la dette.

Le programme d'investissement 2001 avait prévu des dépenses d'un montant de 1.145,8 millions d'euros. Les dépenses réelles s'élèvent à 1.272,4 millions d'euros.

Le budget d'investissement 2002, tel qu'il a été adopté par le conseil d'administration, prévoit un montant de 1.377 millions d'euros, soit un solde à financer de 72,8 millions d'euros. Le département Infrastructure prendra en charge le financement alternatif du matériel roulant. La SNCB examine l'impact des restrictions budgétaires. La même méthode sera appliquée au budget d'investissement 2003.

Avec ce financement alternatif, la SNCB prouve qu'elle fait siens les objectifs du plan d'investissements. L'accord de coopération ne comporte aucune clause illégale ni de clause qui pourrait entraîner une illégalité.

Le plan d'investissements 2001-2012 a été approuvé par le gouvernement fédéral et tous les gouvernements régionaux, et il n'y aura pas de nouvelles négociations à court terme. Après environ cinq ans, nous procéderons à certaines adaptations, comme cela s'est déjà produit dans le passé.

Les 98,9 millions destinés à la ligne à haute vitesse reliant Bruxelles à Cologne seront financés à 100 % par le TGV.

Je suis une ministre fédérale et, par conséquent, je prends en considération les demandes de toutes les Régions. Si l'on veut que les transports publics offrent une alternative valable à la voiture, il faut d'abord que la SNCB soit économiquement forte. Les compagnies ferroviaires se préparent à affronter la concurrence européenne. La SNCB pourra difficilement mener à bien cette préparation si elle est subdivisée en trois petites parties. La régionaliser me paraît économiquement illogique et écologiquement peu sensé.

En dotant la SNCB d'une structure transparente, en instaurant une gestion dynamique et nouvelle, en recherchant une solution pour la filiale poids-lourds qui enregistre des pertes et en allégeant le poids de

verlichten, kan de NMBS een sterk bedrijf worden. Het spoornet in de drie Gewesten moet geoptimaliseerd worden om flessenhalzen te vermijden. Met het nieuwe beheerscontract moet de NMBS verder kunnen groeien en een belangrijke bijdrage leveren aan milieuvriendelijk vervoer.

Omdat onze Gewesten zo klein zijn, zie ik het nut niet in van een regionalisering zoals in Frankrijk of Duitsland. Dat zou de economische en ecologische efficiëntie niet ten goede komen.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): De situatie van de NMBS zal op korte termijn niet veel veranderen. De schuldovername is pas voor eind december 2004, maar de problemen zijn er nu. De NMBS kan uiteraard rekening houden met de regeling op middellange termijn, maar dat kost veel. Het is jammer dat de NMBS niet voldoende middelen krijgt om het investeringsplan uit te voeren.

Voor de HST richting Duitsland zullen de investeringen dus voor 100 percent door HST-Fin gebeuren.

De NMBS is op dit moment nog steeds de eigenaar van de infrastructuur. Wij pleiten er toch voor om de spoorwegen die op het grondgebied van een Gewest liggen aan de gewestelijke overheid over te dragen, maar de exploitatie te laten uitvoeren door bijvoorbeeld TEC of De Lijn.

Ik denk dat dit het openbaar vervoer ten goede zou komen. Ook de ministers Stevaert en Vande Lanotte en de heer de Gucht willen dit wel op de onderhandelingsstafel.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de samenstelling van het directiecomité van de NMBS" (nr. A001)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Na de aanstelling van de gedelegeerd bestuurder, de heer Vinck, moesten we enige tijd moeten wachten op de samenstelling van het directiecomité van de NMBS. Er werd daarover gediscussieerd op politiek niveau en op het niveau van de raad van bestuur.

Welke voorwaarden werden aan de NMBS

la dette, le SNCB pourra devenir une entreprise forte. Le réseau ferroviaire doit être optimisé dans les trois Régions pour éviter les goulets d'étranglement. Le nouveau contrat de gestion doit permettre à la SNCB de continuer à se développer et à contribuer sensiblement à un mode de transport respectueux de l'environnement.

La taille des Régions étant restreinte, je ne pense pas qu'il soit utile de régionaliser cette matière comme c'est le cas en France ou en Allemagne. Cela n'améliorerait en rien l'efficacité économique et écologique.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): A court terme, la situation de la SNCB ne changera guère. La reprise de la dette n'interviendra qu'à la fin du mois de décembre 2004 alors que les problèmes se posent aujourd'hui. La SNCB peut évidemment prendre en considération la réglementation à moyen terme mais il en coûte beaucoup d'argent. Il est regrettable que la SNCB ne dispose pas de suffisamment de moyens pour mettre en oeuvre son plan d'investissement.

En ce qui concerne le TGV à destination de l'Allemagne, les investissements seront donc intégralement pris en charge par la Financière TGV.

A l'heure actuelle, la SNCB est encore propriétaire de l'infrastructure. Nous préconisons cependant le transfert des voies situées sur le territoire d'une Région aux autorités régionales tout en attribuant l'exploitation aux TEC ou à De Lijn.

Il me semble que les transports en commun pourraient en bénéficier. Les ministres Stevaert et Vande Lanotte et M. De Gucht sont disposés à aborder cette matière dans le cadre des négociations.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la composition du comité de direction de la SNCB" (n° A001)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Après la désignation de l'administrateur délégué, M. Vinck, nous avons dû patienter quelque peu avant la constitution du comité de direction de la SNCB. Des discussions ont eu lieu à cet égard au sein du monde politique et du conseil d'administration.

Quelles conditions ont-elles été posées à la SNCB

opgelegd in verband met de samenstelling van het directiecomité? Beantwoorden alle leden aan deze voorwaarden? Op welke manier valt de aanstelling van elf directeurs te rijmen met de bestaande structuur van de bedrijfseenheden? Betekent dit dat er een geheel nieuwe organisatiestructuur voor de NMBS komt? Hoe ziet deze structuur er dan uit en kan ze zo maar gewijzigd worden? In de memorie van toelichting van de wet van 1991 wordt verwezen naar een herstructurering van de NMBS. Hoe ziet die er nu uit?

07.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De wet bepaalt dat het directiecomité van de NMBS samengesteld is uit de gedelegeerd bestuurder en de directeurs-generaal. Het aantal directeurs-generaal wordt bepaald door de raad van bestuur. De raad van bestuur benoemt de leden van het directiecomité op voorstel van de gedelegeerd bestuurder en op advies van het benoemings- en bezoldigingscomité dat vooraf een onafhankelijk consultatiebureau in human resources heeft geraadpleegd.

Met inachtneming van de aanstellingsvoorwaarden heeft de raad van bestuur op 27 september 2002 een nieuw directiecomité benoemd. Dit comité bestaat uit de gedelegeerd bestuurder en tien algemeen directeurs. Er is voldaan aan de voorwaarden met betrekking tot het behoren tot een verschillende taalrol van sommige leden, het vervullen van een voltijdse functie binnen de NMBS of de onverenigbaarheid met bepaalde mandaten of functies.

De raad van bestuur heeft ook de principes vooropgesteld volgens welke het bedrijf in de toekomst zal worden gestructureerd en georganiseerd. Het organogram in de memorie van toelichting is niet dwingend.

Het directiecomité moet een gedetailleerdere structuur opzetten op basis van een herschikking van de bestaande eenheden in een kleiner aantal entiteiten. Bij deze uitwerking zal rekening worden gehouden met de doelstellingen van de hervorming van 1998 en met de beginselen vermeld in de wet van 22 maart 2002. Daarbij worden dan ook nog Europese regels geïmplementeerd. De gedelegeerd bestuurder heeft de wet gevolgd om dit directiecomité samen te stellen.

07.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Wordt de hervorming van 1998 verder doorgevoerd? Het is de wereld op zijn kop dat er tien directeurs worden aangesteld, terwijl er nergens sprake is van tien bedrijfseenheden. Eerst de benoemingen, dan de

dans le cadre de la constitution du comité de direction? Tous les membres remplissent-ils ces conditions? De quelle manière peut-on concilier la désignation de onze directeurs avec la structure actuelle des unités d'exploitation? Cela signifie-t-il que la structure de l'organisation de la SNCB sera complètement renouvelée? Dans l'affirmative, quelle sera cette nouvelle structure? Par ailleurs, la structure existante peut-elle être modifiée facilement? L'exposé des motifs de la loi de 1991 fait état d'une restructuration de la SNCB. Qu'en est-il à l'heure actuelle?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Aux termes de la loi, le comité de direction de la SNCB se compose de l'administrateur délégué et de directeurs généraux. Le nombre de directeurs généraux est défini par le conseil d'administration. Le conseil d'administration nomme les membres du comité de direction sur proposition de l'administrateur délégué et sur les conseils du comité de nomination et de rémunération qui s'est préalablement renseigné auprès d'un bureau de consultance en ressources humaines.

Dans le respect des conditions de désignation, le conseil d'administration a nommé un nouveau comité de direction le 27 septembre 2002. Ce comité se compose de l'administrateur délégué et de dix directeurs généraux. Les conditions ont été remplies en ce qui concerne l'appartenance à un rôle linguistique différent de certains membres, l'exercice d'une fonction à temps plein au sein de la SNCB ou l'incompatibilité avec des mandats ou fonctions spécifiques.

Le conseil d'administration a également défini les principes qui régiront la restructuration et la réorganisation de la société. L'organigramme qui figure dans l'exposé des motifs n'est pas contraignant.

Le comité de direction doit mettre sur pied une structure détaillée sur la base d'un ajustement des unités existantes en un nombre inférieur d'entités. Dans le cadre de ce processus, il sera tenu compte des objectifs de la réforme de 1998 et des principes énoncés dans la loi du 22 mars 2002. A cet égard, d'autres règles européennes encore seront mises en œuvre. L'administrateur délégué a constitué le comité de direction conformément à la loi.

07.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La réforme de 1998 sera-t-elle poursuivie? C'est le monde à l'envers: dix directeurs sont désignés alors qu'il n'est nulle part question de dix unités d'entreprise. Les nominations précèdent les structures

administratieve structuur. Wordt de functie van de directeur-generaal, de tweede handtekeninggerechtigde, verder volgens de wet ingevuld? Bestaat daar discussie over met de gedelegeerd bestuurder?

07.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het principe van de dubbele handtekening blijft gehandhaafd. Het moet uiteraard niet worden toegepast voor bagatellen. Het bedrijf moet de hiërarchie bepalen, niet de politiek.

07.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Blijven ook andere bevoegdheden die in de wet staan, overeind?

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Neerpelt-Weert"** (nr. A002)

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): In het tweede bijvoegsel van het tweede beheerscontract beschouwde de NMBS de heropening van de lijnen Neerpelt-Weert en Virton-Aarlen als interessant.

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Zijn er contacten gelegd met Nederland? Zijn er concrete plannen om de lijnen te heropenen? Hoe zal de minister het structurele onevenwicht aanpakken tussen de grensovergangen van Vlaanderen en die van Nederland met de aangrenzende landen?

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het tweede beheerscontract bepaalde dat terzake een studie moest worden uitgevoerd. De heropening zou vrij interessant zijn maar er moeten ook middelen zijn.

Deze zaak is ook verbonden met de problematiek van de IJzeren Rijn, waarover nog steeds onderhandeld wordt met de Nederlanders.

De grensovergangen moeten worden gedefinieerd op basis van relevante criteria, zoals de lengte van de grenzen en de relaties met steden van buurlanden. Het spreekt vanzelf dat de grensovergang tussen Neerpelt en Weert heropend moet worden. De discussie over het volgende beheerscontract gaat verder en ik hoop dat we daarin meer ruimte kunnen creëren.

08.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Het is jammer

administratives. La fonction de directeur général, le détenteur de la deuxième signature, sera-t-elle pourvue selon la loi? Une discussion est-elle menée à ce sujet avec le directeur général?

07.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le principe de la double signature est maintenu. Bien entendu, il ne doit pas être appliqué pour des bagatelles. C'est l'entreprise qui doit définir la hiérarchie, pas la politique.

07.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Les autres compétences prévues par la loi restent-elles inchangées?

L'incident est clos.

08 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service de la ligne Neerpelt-Weert"** (n° A002)

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Dans le deuxième avenant au deuxième contrat de gestion, la SNCB considérait comme intéressante la réouverture des lignes Neerpelt-Weert et Virton-Arlon.

Qu'en est-il de ce dossier ? Des contacts ont-ils eu lieu avec les Pays-Bas ? Envisage-t-on concrètement de rouvrir ces lignes ? Comment la ministre compte-t-elle résorber le déséquilibre structurel entre les tronçons frontaliers de Flandre et ceux des Pays-Bas avec les pays voisins ?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le deuxième contrat de gestion stipulait qu'une étude devait être réalisée en la matière. La réouverture de ces lignes présenterait un certain intérêt mais pour cela, il faut également disposer des moyens nécessaires.

Cette affaire est également liée au dossier du Rhin de Fer dans le cadre duquel des négociations ont encore lieu avec les Pays-Bas.

Les tronçons frontaliers doivent être définis sur la base de critères pertinents tels que la longueur des frontières et les relations avec les villes des pays voisins. Il est évident que le tronçon frontalier entre Neerpelt et Weert doit être rouvert. La discussion relative au prochain contrat de gestion se poursuit et j'espère que nous pourrions dégager davantage de marge dans ce cadre.

08.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il est regrettable

dat er nu pas opnieuw met de ambtenaren wordt gesproken, waarom niet onmiddellijk terug onderhandelen op regeringsniveau?

De minister zegt dat zij dit alles heeft bedongen in het tweede bijvoegsel. Als er geen geld wordt uitgetrokken om die lijnen te heropenen, zal er ook in het derde beheerscontract geen sprake zijn van een heropening. Volgens de minister zijn de criteria om grensovergangen al dan niet te heropenen, vaak verbonden met de onderlinge relaties tussen steden. De lijn Hasselt-Maastricht is hiervan een goede illustratie. Ik moet concluderen dat de eventuele heropening van bepaalde treinverbindingen niet altijd volgens volledig objectieve criteria gebeurt.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn L55 op het grondgebied Evergem" (nr. A003)
- mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijn 55" (nr. A034)

09.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Door de havenuitbreiding in de Gentse regio ontstond de noodzaak om spoorlijn L55 te verleggen. Deze spoorlijn is heel belangrijk voor het goederenverkeer, voor de ontsluiting van de Gentse haven en voor de aansluiting op het spoorwegennet.

De werken doen vragen rijzen met betrekking tot de dorpskernen waardoor de spoorweg zal lopen. Het grootste probleem wordt gevormd door de goederentrafiek, die in de toekomst wellicht en hopelijk zal toenemen. Daarnaast is er het probleem van de toegankelijkheid van die dorpskernen.

Wat zal de uitwerking zijn van geluidswerende maatregelen? Het MER-rapport voorziet in de plaatsing van een belachelijk geluidswerend schermje van 1,5 meter hoog.

Ligt het traject dat de spoorlijn L55 zal volgen definitief vast? Zal de spoorweg volledig bovengronds verlopen? Zullen er voldoende en efficiënt werkende geluidswerende schermen komen ter hoogte van de wegenovergangen en daar waar de goederentreinen in de buurt van de huizen komen?

que l'on ne procède aux discussions avec les fonctionnaires que maintenant. Pourquoi ne pas négocier directement au niveau gouvernemental ?

La ministre déclare qu'elle a obtenu tout cela dans le second avenant. Si l'on ne dégage pas de moyens pour la réouverture de ces lignes, il ne sera pas davantage question d'une réouverture dans le troisième contrat de gestion. Selon la ministre, les critères de réouverture des passages frontaliers dépendent souvent des relations entre les villes. La ligne Hasselt-Maastricht en est une bonne illustration. Je dois en conclure que la réouverture éventuelle de certaines liaisons ferroviaires n'est pas toujours fondée sur des critères totalement objectifs.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne ferroviaire L55 sur le territoire d'Evergem" (n° A003)
- Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne de chemin de fer 55" (n° A034)

09.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): L'extension des installations portuaires dans la région de Gand a engendré la nécessité de déplacer la ligne de chemins de fer L55. Or, cette ligne est très importante pour le transport de marchandises, pour le désenclavement du port de Gand et pour son raccordement au réseau ferroviaire.

Ces travaux soulèvent des questions concernant les centres ruraux que le rail traversera. Le plus gros problème est le trafic de marchandises qui croîtra probablement à l'avenir comme nous l'espérons. En outre, se pose le problème de l'accessibilité de ces centres ruraux.

Quel effet produiront les mesures d'isolation acoustique ? Le rapport d'incidence sur l'environnement prévoit l'aménagement d'un petit écran isolant tout à fait dérisoire de 1,5 mètre de haut.

Le trajet que la ligne ferroviaire L55 suivra est-il définitivement arrêté ? Cette ligne sera-t-elle aménagée entièrement en surface ? Placera-t-on des écrans suffisants et opérants à la hauteur des croisements routiers ainsi qu'aux endroits où les trains de marchandises passent à proximité des habitations ?

09.02 Joke Schauvliege (CD&V): Spoorlijn L55 ligt mij na aan het hart en ik heb daarover al verscheidene vragen gesteld, ook met betrekking tot de geluidsschermen. De NMBS verwees telkens naar het MER-rapport en zegt dat het de AWZ is die moet zorgen voor de nodige geluidswering.

De geplande datum voor het einde van de werken was december 2002. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat er iets aan de hand is. Daarom wilde ik u vragen wat de timing van de werken is. Klopt het inderdaad dat er een ernstige vertraging is? Hoeveel goederentreinen zullen dag en nacht over die spoorlijn rijden?

09.03 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Lijn 55 wordt omgelegd op vraag en dus ook op kosten van het Vlaams Gewest. De NMBS legt alleen de spoorweginfrastructuur aan. Het MER werd uitgevoerd op initiatief van de administratie Waterwegen en Zeewegen, die ook de stedenbouwkundige vergunning heeft gevraagd en gekregen.

De NMBS wil de wachttijden verminderen door het afschaffen van de overwegen. Er worden maatregelen getroffen om de geluidshinder zo maximaal mogelijk te beperken. De huidige en nog te verwachten geluidshinder van de R4 is groter dan die van de spoorlijn. Het MER houdt er rekening mee dat de geluidwerende infrastructuur zal worden beoordeeld in het kader van de omvorming van de R4 tot een primaire weg.

09.04 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): De problematiek van de geluidshinder blijft niet beperkt tot de NMBS, omdat de aanleg van spoor 55 moet worden gezien rekening houdend met de verdere ontwikkeling van de R4. De minister schuift de hete aardappel naar het Vlaams Gewest. Ik vraag de NMBS te beseffen dat de inbreng van de Gewesten substantieel zal zijn.

09.05 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Het is zeker niet mijn bedoeling de hete aardappel door te schuiven naar het Vlaams Gewest. Er is nood aan een ernstige studie, die de overlast voor de bewoners in kaart brengt. Het gaat formeel om een

09.02 Joke Schauvliege (CD&V): La ligne L55 me tient beaucoup à cœur et j'ai déjà posé de multiples questions à son sujet, notamment concernant les écrans d'isolation acoustique. La SNCB s'est référée chaque fois au rapport d'incidence sur l'environnement et dit que c'est l'AWZ (Administration des voies fluviales et maritimes de la Communauté flamande) qui doit veiller à installer l'isolation requise.

La date prévue pour la fin des travaux était décembre 2002. Je ne peux me défaire de l'impression que quelque chose se trame. C'est pourquoi je voulais vous demander quel était le calendrier des travaux. Est-il effectivement exact qu'un retard important s'est accumulé? Combien de trains de marchandises emprunteront-ils cette ligne de jour et de nuit?

09.03 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): La ligne 55 est détournée à la demande, et donc également aux frais, de la Région flamande. La SNCB se charge uniquement de l'installation de l'infrastructure ferroviaire. L'étude d'incidence sur l'environnement a été effectuée sur l'initiative de l'administration flamande « Waterwegen en Zeewegen », qui a également demandé et obtenu le permis d'urbanisme.

La SNCB souhaite réduire les temps d'attente en supprimant les passages à niveau. Des mesures sont prises en vue de limiter les nuisances sonores au maximum. Les nuisances sonores actuelles - et futures - dues à la circulation sur le R4 sont supérieures aux nuisances engendrées par la ligne de chemin de fer. L'étude d'incidence sur l'environnement tient compte du fait que l'infrastructure antibruit sera examinée dans le cadre de la transformation du R4 en une route primaire.

09.04 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Le problème des nuisances sonores ne se limite pas à la SNCB, car l'aménagement de la ligne 55 doit être envisagé dans le cadre du développement ultérieur du R4. La ministre se contente de renvoyer le problème à la Région flamande. Je demande à la SNCB de bien se rendre compte du fait que la contribution des Régions sera considérable.

09.05 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Il n'entre nullement dans mes intentions de renvoyer la balle dans le camp de la Région flamande. Une étude sérieuse, évaluant correctement la nuisance subie par les riverains,

bevoegdheid van het Vlaams Gewest, maar ik zal mijn steentje bijdragen waar nodig.

De einddatum voor het bouwrijp maken van de bedding door het Vlaams Gewest is vastgelegd op 28 februari 2003. De aanleg van de spoorinfrastructuur door de NMBS is gepland van 1 maart tot 30 september 2003. Momenteel rijden er dagelijks achttien treinen over de lijn. Dit aantal zal ongetwijfeld nog toenemen.

09.06 Joke Schauvliege (CD&V): Is er ook sprake van goederenvervoer tijdens de nacht?

09.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De lijn sluit om 20 uur en gaat opnieuw open om 5 uur.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de studie in verband met de nieuwe HST-terminal" (nr. A029)

10.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op 17 juli kondigde de minister aan dat tegen oktober een studie in verband met de vestiging van de nieuwe HST-terminal zou afgerond zijn. Is deze studie ondertussen afgerond? Wie heeft die studie gemaakt en wie betaalt ze? Zal de inhoud ervan in deze commissie worden besproken? Wanneer zullen de resultaten openbaar worden gemaakt?

10.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De studie bevat een opportuniteitsanalyse van de nieuwe terminal, de vergelijking van de mogelijke locaties, een raming van de vereiste ingrepen op de diverse verkeersnetwerken, een raming van de investerings- en exploitatiebudgetten en een raming van de mogelijke effecten op de mobiliteit en de stedelijke activiteiten.

De studie wordt uitgevoerd door *Stratec Aménagement Rand Europe*. De opdrachtgever is de directie Werken van het federaal ministerie van Mobiliteit en Vervoer. De kosten worden dus door de federale overheid gedragen. Een begeleidingscomité met vertegenwoordigers van de federale overheid, het Brussels Gewest, de NMBS, de gemeenten, de MIVB en de Brusselse haven, superviseert de studie.

De studie is bijna afgerond. In de komende weken zal een voorstel van eindrapport worden opgesteld.

doit être réalisée. Formellement, cette compétence ressortit à la Région flamande, mais j'apporterai ma contribution là où cela se révèlera nécessaire.

La date ultime pour l'achèvement des travaux de préparation de l'assise de la voie par la Région flamande a été fixée au 28 février 2003. Quant aux travaux d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire par la SNCB, ils sont programmés entre le 1^{er} mars et le 30 septembre 2003. Actuellement, 18 trains empruntent chaque jour la ligne. Ce nombre augmentera sans aucun doute encore.

09.06 Joke Schauvliege (CD&V): Est-il également question de transport de marchandises de nuit?

09.07 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : La ligne ferme à 20 heures et est rouverte à 5 heures.

L'incident est clos.

10 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'étude sur le nouveau terminal TGV" (n° A029)

10.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le 17 juillet, la ministre annonçait que pour le mois d'octobre une étude concernant le site du nouveau terminal TGV serait finalisée. Cette étude est-elle entre-temps terminée? Qui l'a réalisée et qui l'a financée? Le contenu de cette étude sera-t-il discuté au sein de cette commission? Quand les résultats seront-ils rendus publics?

10.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): L'étude comporte une analyse d'opportunité du nouveau terminal, la comparaison des sites possibles, une estimation des interventions à réaliser sur les divers réseaux de circulation, une estimation des budgets d'investissement et d'exploitation et une estimation de l'incidence éventuelle sur la mobilité et sur les activités urbaines.

L'étude est réalisée par le bureau *Stratec Aménagement Rand Europe*. Le maître de l'ouvrage est la direction Travaux du ministère de la Mobilité et des Transports. Les coûts seront donc supportés par le gouvernement fédéral. Un comité d'accompagnement composé de représentants du gouvernement fédéral, de la Région bruxelloise, de la SNCB, des communes, de la STIB et du port de Bruxelles, supervise l'étude.

L'étude est presque finalisée. Dans les prochaines

Daarna zal ik er de nodige conclusies uit trekken.

10.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik hoop dat de commissie nauwgezet op de hoogte wordt gehouden van de evolutie in dit dossier.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de problematiek van de nachtvluchten en de isolatie van de woningen in de nabijheid van de luchthaven" (nr. A030)

11.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): In het dossier van de concentratie van de nachtvluchten boven de noordrand van Brussel is er onlangs een en ander veranderd. De minister is een aantal door haar gedane beloften niet nagekomen.

De concentratie van nachtvluchten over de noordrand is in 2001 begonnen. Als we de cijfers vergelijken met 1999 is er een grote verschuiving vast te stellen.

Kortenberg heeft bedongen dat de concentratie van de landingen pas zal gebeuren nadat de isolatie is afgewerkt. In de noordrand wil men onmiddellijk gaan concentreren, terwijl de isolatie pas in 2004 begint en vijf jaar in beslag neemt. Men werkt met twee maten en gewichten.

De geoptimaliseerde route is vastgelegd zonder inspraak van de betrokken regio. Kan de minister mij een kopie van de impactstudie over de geoptimaliseerde route bezorgen?

De route ligt vast, maar ze is nog niet bekendgemaakt. De aangekondigde informatiecampaignede van BIAC over de routes en de isolatieprojecten blijft uit. Ik wil zo snel mogelijk een kopie van de vluchtplannen krijgen. Er zouden heel wat bochten moeten worden gemaakt, waardoor men niet snel kan opstijgen, maar lange tijd laag moet blijven vliegen.

Waarom wordt een verschillend beleid gevoerd in de noordrand en in Kortenberg? Wanneer starten voor de twee streken de isolatieprogramma's en hoe lang zullen ze duren? Is er voor beide een gelijke financiële regeling?

semaines, une proposition et un rapport final seront rédigés. Ensuite, je tirerai les conclusions nécessaires.

10.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): J'espère que la commission sera étroitement informée de l'évolution de ce dossier.

L'incident est clos.

11 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème concernant les vols de nuit et l'isolation des habitations aux abords de l'aéroport" (n° A030)

11.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Récemment, il y a eu du nouveau dans le dossier de la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles. La ministre n'a pas respecté une série d'engagements qu'elle avait pris.

La concentration des vols nocturnes survolant la périphérie nord a commencé en 2001. Si nous comparons les chiffres actuels avec ceux de 1999, on constate un glissement important.

Kortenberg a obtenu que la concentration des atterrissages n'ait lieu qu'après l'achèvement de l'isolation. Dans la périphérie nord, on voudrait concentrer ces vols immédiatement alors que l'isolation ne débutera qu'en 2004 et prendra cinq ans. Dans ce dossier, on applique donc une politique des deux poids, deux mesures.

La route optimisée a été définie sans que la région concernée ait eu voix au chapitre. La ministre pourrait-elle me faire parvenir une copie de l'étude d'incidence consacrée à cette route optimisée ?

La route a été définie mais elle n'a pas encore été rendue publique. La campagne d'information de la BIAC sur les routes et les projets d'isolation qui a été annoncée se fait attendre. Je souhaiterais obtenir dès que possible une copie des plans de vol. Les pilotes devraient négocier de nombreux virages si bien qu'ils ne pourraient décoller rapidement mais devraient continuer à voler longtemps à basse altitude.

Pourquoi le nord de la périphérie et Kortenberg ne sont-ils pas traités de la même manière? Quand les travaux d'isolation débiteront-ils dans ces deux endroits et combien de temps dureront-ils ? Un règlement financier identique a-t-il été fixé?

Wanneer start de informatiecampagne voor de bevolking? Wanneer kunnen we over de kaarten beschikken? Waarom hebben we ze trouwens nog niet gekregen? Wat is het gevolg van de impactstudie? Hebben de gemeenten en de parlementsleden nog enige inspraak?

Hoe zullen de nachtelijke geluidsnormen beter worden afgedwongen? Allerlei recente metingen waren onrustwekkend. Welke sancties werden er de voorbije maanden opgelegd? Zal BIAC tegen 24 oktober een actieplan klaar hebben?

Zijn er verschillende normen inzake lawaai voor vliegen binnen of buiten de geluidscontouren? Hoe zorgt de minister ervoor dat de normen worden gerespecteerd?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De regering van het Waals Gewest, de Vlaamse en de federale regering hebben zich akkoord verklaard met een geleidelijke omschakeling naar het *stable concentrated model*, mits een studie aantoont dat er daardoor geen bijkomende hinder ontstaat. De studie uitgevoerd door de KU Leuven heeft aangetoond dat er voor de noordrand een minieme overlast voor veertien bewoners van Herent zal zijn, wat een invoering van de concentratie van de vertrekken rechtvaardigt.

Het isolatieprogramma start in 2004 nadat alle Europese aanbestedingsprocedures zijn afgerond. De zwaarst getroffen zones zullen eerst worden geïsoleerd.

De werken zullen eventueel in verscheidene gemeenten tegelijkertijd worden gestart, in samenspraak met de gemeentebesturen. Naargelang van de geluidscontouren waarin iemand woont, betaalt hij 0, 10 of 15 percent van de isolatiewerken. Een geluidsheffing ten laste van de vliegtuigmaatschappijen zal de kosten dekken.

De bevolking zal via verschillende kanalen geïnformeerd worden over de invoering van de nieuwe routes. De informatiebrochure over het isolatieprogramma zal worden vrijgegeven als de geluidscontouren definitief vastliggen. Het is een omslachtig werk omdat er 13.000 inwoners bij betrokken zijn. De routes worden uitgetekend door de Nederlandse consulent AAC, daarna zijn ze aangepast door Belgocontrol en door het directoraat-generaal van de Luchtvaart en voorgelegd aan de groep Probru. De routes worden

Quand débutera la campagne d'information à l'attention de la population ? Quand pourrions-nous disposer des cartes ? Pourquoi ne les avons-nous d'ailleurs pas encore reçues ? Quelles suites seront-elles données à l'étude d'incidence ? Les communes et les parlementaires ont-ils encore voix au chapitre ?

Quelles mesures prendrez-vous pour mieux faire respecter les normes acoustiques pour les vols de nuit ? Toute une série de mesures récentes étaient alarmantes. Quelles sanctions ont-elles été infligées au cours de ces derniers mois ? La BIAC aura-t-elle mis au point son plan d'action d'ici au 24 octobre ?

Les normes en matière de nuisances sonores sont-elles différentes pour les vols à l'intérieur du périmètre et pour ceux à l'extérieur ? Comment la ministre veille-t-elle au respect des normes ?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les gouvernements wallon, flamand et fédéral se sont mis d'accord pour procéder à un transfert progressif vers le *stable concentrated model* étant donné que l'étude démontre que ce système n'engendrera pas de nuisances supplémentaires. L'étude menée par la KU Leuven a démontré que dans le nord de la périphérie, quatorze habitants d'Herent subiront des nuisances minimales, ce qui justifie l'instauration de la concentration des décollages.

Le programme d'isolation débutera en 2004 après que toutes les procédures d'adjudications européennes auront eu lieu. Les zones les plus gravement touchées seront les premières à être isolées.

Les travaux débuteront éventuellement simultanément dans plusieurs communes, en accord avec ces dernières. En fonction du périmètre de nuisances sonores dans lequel une personne réside, elle devra prendre en charge 0, 10 ou 15% des travaux d'isolation. Une taxe sur le bruit sera perçue à charge des compagnies aériennes, ce qui permettra de couvrir les coûts.

La population sera informée par le biais de différents canaux de l'ouverture de nouveaux couloirs. La brochure d'information sur les programmes d'isolation sera distribuée lorsque les périmètres de nuisances sonores seront définitivement fixés. Il s'agit d'un travail de longue haleine étant donné que 13.000 habitants sont concernés. Les couloirs seront établis par la société de consultance néerlandaise AAC et ils seront ensuite adaptés par Belgocontrol et le directeur général de l'administration de

voor het eerst globaal vastgelegd, de vertrekroutes zijn ten laatste eind deze maand beschikbaar.

Mijn federale bevoegdheid reikt tot de normen in verband met het brongeluid, de geluidskarakteristieken van de individuele toestellen die 's nachts vliegen en het volume van het vliegtuiggeluid 's nachts in winter en zomer. Al deze normen worden nauwlettend in het oog gehouden door BIAC en de slotcoördinator. Cijfers verstrekken kunnen alleen de regionale instanties. BIAC heeft de voorbije twee jaar meegewerkt aan een concreet en globaal actieplan en ik neem aan dat BIAC op uw vraag zal ingaan.

11.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik hoop dat de inhoud van die impactstudie snel wordt meegedeeld want het antwoord klopt niet. De minister praat over Herent terwijl dat helemaal niet in de noordrand ligt.

Voor de rest hanteert men een politiek van twee maten en twee gewichten. Zo gaat men in Kortenberg eerst isoleren en dan concentreren, terwijl dat niet gebeurt in de noordrand.

Verder zegt de minister dat ze de bevolking zal informeren. Op welke wijze gaat zij dat doen? Via de gemeentebesturen? Kan ze mij ook inlichten over de juiste kaarten met de definitieve geoptimaliseerde routes?

11.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De kaarten zijn nog niet klaar dus kan ik ze vandaag niet tonen. Ik wil eerst de informatie krijgen om dan te beslissen hoe we deze informatie aan de bevolking zullen mededelen, in samenwerking met de gemeenten.

11.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Kan de minister ons alvast de impactstudie bezorgen?

11.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Dat zal ik doen wanneer hij afgerond is.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "lijn 62" (nr. A074)

l'aéronautique. Ils seront ensuite présentés au groupe Probru. Pour la première fois, les couloirs seront fixés globalement. Les couloirs de décollage seront disponibles au plus tard à la fin de ce mois.

Mes compétences fédérales recouvrent les normes liées à la source de bruit, aux caractéristiques sonores des appareils qui volent de nuit et au volume sonore des avions pendant la nuit en hiver et en été. La BIAC et le coordinateur des slots veillent scrupuleusement à ce que toutes ces normes soient respectées. Seules les instances régionales sont habilitées à communiquer des chiffres. Au cours des deux dernières années, la BIAC a collaboré à un plan d'action concret et global et je présume qu'elle tiendra compte de votre question.

11.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): J'espère que le contenu de cette étude d'incidence nous sera rapidement communiqué car la réponse est erronée. La ministre évoque le cas d'Herent alors que cette commune ne se situe absolument pas dans le nord de la périphérie.

Pour le reste, on applique une politique de deux poids, deux mesures. Ainsi, à Kortenberg on isole d'abord et on concentre ensuite alors que ce n'est pas le cas pour le nord de la périphérie.

En outre, la ministre indique qu'elle informera la population. Comment compte-t-elle procéder ? Par le biais des administrations communales ? Pourrait-elle également me fournir des renseignements sur les cartes exactes sur lesquelles figure le tracé optimisé des couloirs définitifs ?

11.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Les cartes ne sont pas encore achevées et je ne puis donc pas vous les montrer aujourd'hui. Je souhaite d'abord obtenir les informations avant de prendre une décision quant à la façon dont la population pourra être informée, en collaboration avec les communes.

11.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La ministre peut-elle déjà nous transmettre l'étude d'incidence ?

11.06 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Je le ferai dès qu'elle sera clôturée.

L'incident est clos.

12 Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne 62" (n° A074)

12.01 Joseph Arens (cdH): Op 15 december aanstaande wordt het vrachtvervoer op lijn 162 afgeleid naar de lijn Athus-Meuse. Welke gevolgen zal die aftakking hebben voor de capaciteit op het baanvak Namen-Luxemburg, en voor de dienstregeling en de frequentie van de reizigerstreinen op lijn 162 ?

Daarnaast blijkt dat de internationale treinen ruim 50 km/h trager rijden in de buurt van de stations van Gembloux, Ciney en Jemelle, zogezegd wegens de slechte staat van de wissels. Kan u ons tekst en uitleg geven over de infrastructuur- en onderhoudswerken die in de nabijheid van die drie stations en op het baanvak Libramont-Jemelle worden uitgevoerd, precies opdat de treinen hun normale snelheid zouden kunnen halen ?

En ik heb nog een derde vraag : klopt het dat het Groothertogdom Luxemburg bereid is mee te werken aan de modernisering van de Europese as Brussel-Luxemburg-Straatsburg, en daar ten minste zes miljard BEF voor veil heeft ?

12.02 Minister Isabelle Durant (*Frans*) : Het is de bedoeling dat slechts een deel van de treinen die op de lijnen 161/162 rijden, naar de as Athus-Meuse wordt afgeleid. Er komt dus geen ingrijpende wijziging van de dienst voor de reizigerstreinen.

Het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS voorziet in een totaal bedrag van € 367 miljoen voor de modernisering van de lijn Brussel-Luxemburg. Daarvan gaat € 83,6 miljoen naar snelheidsverhogende maatregelen. De implicaties van die hogere snelheid zijn uiteraard legio. Ingrijpende wijzigingen van het tracé voor lijn 162 zijn er niet gepland in het investeringsplan.

Met de IC J bedraagt de tijdswinst tussen Brussel-Luxemburg en de grens 8 minuten, voor de internationale treinen 10 minuten en zelfs meer wanneer pendeltreinen worden ingezet.

Wat het vorderen van de onderhandelingen tussen België en Luxemburg betreft, heeft op 7 november 2001 een werkvergadering plaats gehad met het oog op een betere coördinatie van de inspanningen om de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg te verbeteren en met de bedoeling dat project te doen kaderen in het meerjarenplan dat voor de Europese Commissie als basis dient bij de toekenning van financiële hulp vanwege de Unie.

Wij moeten contact opnemen met Frankrijk. De

12.01 Joseph Arens (cdH): Le 15 décembre prochain, la ligne 162 sera délestée de son trafic marchand au profit de la ligne Athus-Meuse. Pourriez-vous préciser la capacité ferroviaire que ce délestage fournira sur le tronçon Namur-Luxembourg ainsi que les conséquences sur les horaires et la fréquence des trains voyageurs empruntant la ligne 162 ?

Par ailleurs, une décélération des trains internationaux de plus de 50km/h est constatée aux abords des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle, sous prétexte de vétusté des aiguillages. Pouvez-vous nous rendre compte des travaux d'infrastructure et d'entretien qui seront précisément menés aux abords de ces trois gares ainsi que sur le tronçon Libramont-Jemelle en vue d'assurer la vitesse des trains ?

Troisième question: est-il exact que le Grand-Duché est d'accord de collaborer à la modernisation de l'axe européen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg à concurrence d'au moins six milliards de francs belges ?

12.02 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Il n'est prévu de faire circuler sur l'axe Athus-Meuse qu'une partie des trains circulant sur l'axe 161/162 et il n'est donc pas prévu de modification substantielle au service de trains de voyageurs.

Le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB prévoit un montant global de 367 millions d'euros pour la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg, dont 83,6 millions d'euros pour permettre une augmentation de vitesse. Les implications de ce relèvement de vitesse sont évidemment nombreuses. Le même plan d'investissement ne prévoit aucune modification substantielle de tracé pour la ligne 162.

Le gain de temps sera de 8 minutes avec l'IC-J, entre Bruxelles-Luxembourg et la frontière, et de 10 minutes pour les trains internationaux, voire plus en cas d'utilisation de trains pendulaires.

Concernant l'état d'avancement des pourparlers entre la Belgique et le Luxembourg, le 7 novembre 2001 a eu lieu une réunion de travail en vue de mieux coordonner les efforts sur l'amélioration de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et de faire émarger ce projet au programme pluriannuel auquel la Commission européenne se réfère pour octroyer un concours financier communautaire.

Des contacts doivent être pris avec la France. La

Luxemburgse delegatie zal daarvoor zorgen.

délégation luxembourgeoise s'est proposée de prendre en charge ces contacts.

Daarnaast worden contacten belegd tussen onze ministeries en onze vervoersmaatschappijen.

Par ailleurs, des contacts sont organisés entre nos ministères et entre les sociétés de transport.

Ik durf geen precies bedrag noemen. De Luxemburgers hebben altijd gezegd dat zij een financiële bijdrage willen leveren om verbeteringen aan te brengen aan wat voor hen belangrijk is. Wij vinden echter niet noodzakelijk hetzelfde belangrijk. Als er geld komt zeggen we natuurlijk niet neen, maar niet onder om het even welke voorwaarde. Luxemburg-stad heeft voor iedereen zijn belang, maar de treinverbindingen in de provincie mogen daar niet onder lijden.

Je n'ose me prononcer sur un montant précis. Les Luxembourgeois ont toujours dit qu'ils étaient prêts à contribuer financièrement à l'amélioration de ce qui les intéresse mais ce qui les intéresse ne correspond pas toujours à ce qui nous intéresse. Si argent il y a, nous serons preneurs mais pas à n'importe quelle condition. La ville de Luxembourg représente un intérêt pour tout le monde mais pas au prix d'une diminution de la desserte dans la province.

12.03 Joseph Arens (cdH): Zal dat nog voor 2012 gebeuren? Wij hebben heel wat contacten met het Groothertogdom en wij houden er echt aan dat het voor 2012 rond zal zijn. Wat mij enigszins verbaast, is dat werken die heel veel geld kosten zo weinig tijdswinst opleveren. Er moet een verbinding tussen Straatsburg en Brussel komen. Dit is op Europees niveau van het grootste belang.

12.03 Joseph Arens (cdH): Est-ce que ce sera avant 2012? Nous avons pas mal de contacts avec le Grand-Duché et nous tenons vraiment à ce que cela se fasse avant 2012. Ce qui me surprend un peu, c'est le peu de temps gagné par des travaux qui coûtent très cher. Il s'agit de relier Strasbourg à Bruxelles. Ce tronçon est réellement important au niveau européen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale treinen en hun tarievenstelsel" (nr. A075)

13 Question de M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains internationaux et leur système de tarification" (n° A075)

13.01 Joseph Arens (cdH): Op 15 december wordt het tarievenstelsel van de internationale treinen aangepast aan de marktprijs en zal de prijs voor de reservering in de prijs van het kaartje vervat zitten. Zal dit nieuw tarievenstelsel ook gevolgen hebben voor de treingebruiker die tussen twee Belgische stations reist? Het BIGE-ticket van zijn kant zou worden afgeschaft en vervangen door een *pass* die binnen de Benelux geldig zou zijn. Zo'n formule gaat uit van regelmatige internationale verplaatsingen. Bevestigt u die evolutie en staat u achter dat tarievenbeleid? Welk tarievenbeleid wil u verdedigen in het kader van het derde beheerscontract?

13.01 Joseph Arens (cdH): En date du 15 décembre 2002, le système de tarification dans les trains internationaux sera adapté au prix du marché et inclura le prix de la réservation dans le prix du billet. Le nouveau système de tarification aura-t-il un impact pour l'usager qui circule entre deux gares belges? Par ailleurs, le billet BIGE serait bientôt supprimé pour être remplacé par un *pass* valable dans le Benelux, formule qui présuppose des trajets internationaux réguliers. Confirmez-vous cette évolution et soutenez-vous cette politique tarifaire? Enfin, quel principe tarifaire entendez-vous défendre dans le cadre du troisième contrat de gestion?

13.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Voor verscheidene internationale treinen gelden al globale prijzen. Reizigers die zich tussen twee Belgische stations verplaatsen, mogen geen gebruik maken van de internationale treinen, tenzij zij hebben gereserveerd of een opleg betalen. Die beperking geldt niet voor de gewone treinen die hun traject over de grens voortzetten.

13.02 Isabelle Durant , ministre (en français): Des prix globaux sont déjà d'application dans plusieurs trains internationaux. L'accès aux trains internationaux des voyageurs se déplaçant entre deux gares belges n'est pas autorisé, sauf moyennant une réservation ou le paiement d'un supplément. Cette restriction n'est pas d'application pour les trains ordinaires continuant leur trajet au-delà des frontières.

Er bestaat op internationaal niveau niet langer een gemeenschappelijk BIGE-tarief. De netten kunnen echter wel een jongerentarief hanteren voor bepaalde treinen en bepaalde verbindingen. Alles moet in het werk worden gesteld om de voordeeltarieven op internationale reizen voor jongeren te behouden. Ik mag echter niet tussenbeide komen in het louter internationale tarievenbeleid van de spoorwegen. Ik heb wel al een aantal initiatieven genomen voor het grensoverschrijdend verkeer en ik zal er nog meer nemen. Wat er gebeurt met de jongeren van de provincie Luxemburg lijkt me totaal onrechtvaardig. Voor het overige moet ik de autonomie van het bedrijf respecteren, maar het beseft gelukkig zelf dat het maar een cliënteel kan aantrekken dankzij een goed aanbod en voordelige tarieven.

Er komen nieuwe formules op de markt, waarvan sommige voordeliger zijn dan het vroegere BIGE-ticket.

13.03 Joseph Arens (cdH): Dat voorkeurstarief zou dus niet gelden voor de trein naar Luxemburg, die door de inwoners van Aarlen druk gebruikt wordt.

13.04 Minister Isabelle Durant (*Frans*) : Neen, voor dit type trein geldt het niet.

13.05 Joseph Arens (cdH): Het is geen IC, maar een EC.

13.06 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Dat moet ik even nakijken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.32 uur.

En ce qui concerne le tarif BIGE, il n'existe plus au niveau international en tant que produit commun au réseau. Par contre, les réseaux peuvent appliquer un tarif jeune pour certains trains et certaines relations. Tout doit être fait pour soutenir les tarifs avantageux des voyages internationaux pour les jeunes. Il ne m'appartient cependant pas de m'immiscer dans le volet purement international de la politique tarifaire des chemins de fer. Par contre, j'ai déjà pris et je prendrai encore des initiatives pour le secteur transfrontalier. Quant à la situation des jeunes de la province du Luxembourg, ce qui leur arrive me paraît une injustice flagrante. Pour le reste, je dois respecter l'autonomie de l'entreprise mais, heureusement, elle se rend compte qu'elle doit capter une clientèle grâce à une offre attractive et un tarif avantageux.

Des nouvelles formules entrent sur le marché dont certaines plus avantageuses que ne l'était le billet BIGE.

13.03 Joseph Arens (cdH): Le Grand-ducal, train fort utilisé par les Arlonnais, ne serait donc pas concerné par ce tarif préférentiel.

13.04 Isabelle Durant , ministre (*en français*) : Non, cela ne vaut pas pour ce type de trains.

13.05 Joseph Arens (cdH): Ce n'est pas un IC mais un EC.

13.06 Isabelle Durant, ministre (*en français*) : Je dois vérifier.

L'incident est clos.

La séance publique de commission est levée à 12.32 heures.