



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

06-12-2000

06-12-2000

15:00 uur

15:00 heures

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

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

Samengevoegde interpellaties van 1
 - de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoersplannen" (nr. 554)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoersplannen" (nr. 563)
 - de heer Bart Somers tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoersplannen" (nr. 591)
Sprekers: Hans Bonte, Jos Ansoms, Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Moties 8
 Samengevoegde mondelinge vragen van 8
 - mevrouw Marie-Th. Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het fietsvervoerbeleid van de NMBS' (nr. 2757)
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de fietsvoorzieningen bij de NMBS' (nr. 2782)

Sprekers: Marie-Th. Coenen, Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé 11
 aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal vrachtovervoer op de hoge-snelheidslijn langs de luchthaven van Luik-Bierset" (nr. 2748)
Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé 13
 aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van het Luiks Gewestelijk Expresnet" (nr. 2749)
Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé 14
 aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande aanleg van een tweede HSL-station op de site van het vormingsstation van Schaarbeek" (nr. 2750)
Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé 14
 aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het opfrissen van de

SOMMAIRE

Interpellations jointes de 1
 - M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 554)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 563)
 - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 591)
Orateurs: Hans Bonte, Jos Ansoms, Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Motions 8
 Questions orales jointes de 8
 - Mme Marie-Th. Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la politique du transport des vélos à la SNCB' (n° 2757)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les aménagements en faveur de la bicyclette à la SNCB' (n° 2782)

Orateurs: Marie-Th. Coenen, Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme cargo multimodale sur la ligne TGV le long du site de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 2748)
Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation du réseau express liégeois (REL)" (n° 2749)
Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'implantation d'un deuxième terminal TGV sur la site de Schaarbeek-Formation" (n° 2750)
Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en peinture des parties

metalen gedeelten van de spoorweg Val Benoît te Luik" (nr. 2803)

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

métalliques du pont de chemin de fer Val Benoît à Liège" (n° 2803)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van 15
- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'gratis vervoer van 65-plussers bij De Lijn' (nr. 2760)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de tariefmaatregelen voor 65-plussers' (nr. 2792)

Sprekers: **Bart Somers, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de 15
- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la gratuité des transports pour les seniors de plus de 65 ans offerte par « De Lijn »' (n° 2760)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les mesures tarifaires en faveur des plus de 65 ans' (n° 2792)

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

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan 16
de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het wangedrag van passagiers bij Sabenavluchten" (nr. 2762)

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

Question orale de M. Bart Somers à la vice- 16
première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le comportement abusif de certains passagers sur des vols Sabena" (n° 2762)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van 17
- mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'een aantal Gentse dossiers in het tienjaren-investeringsplan van de NMBS' (nr. 2785)

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het tienjarig investeringsprogramma van de NMBS en de consequenties voor Gent' (nr. 2836)

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice- 18
eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'een aantal Gentse dossiers in het tienjaren-investeringsplan van de NMBS' (nr. 2867)

Sprekers: **Fientje Moerman, Daan Schalck, Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de 18
- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'un certain nombre de dossiers gantois contenus dans le plan décennal d'investissements de la SNCB' (n° 2785)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le programme décennal d'investissements de la SNCB et ses conséquences pour Gand' (n° 2836)

- M. Francis Van den Eynde à la vice-première 18
ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'un certain nombre de dossiers gantois contenus dans le plan décennal d'investissements de la SNCB' (n° 2867)

Orateurs: **Fientje Moerman, Daan Schalck, Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de vice- 22
eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verschil tussen woord en daad inzake de financiering van de spoorinvesteringen" (nr. 582)

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

Interpellation de M. Jos Ansoms à la vice- 22
première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la différence entre les paroles et les actes quant au financement des investissements ferroviaires" (n° 582)

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

Moties

25

Motions

25

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 06 DECEMBER 2000

15:00 uur

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

du

MERCREDI 06 DÉCEMBRE 2000

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 15.12 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde interpellaties van**

- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoersplannen" (nr. 554)
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoersplannen" (nr. 563)
- de heer Bart Somers tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoersplannen" (nr. 591)

01 **Interpellations jointes de**

- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 554)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 563)
- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transports d'entreprise" (n° 591)

01.01 **Hans Bonte** (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal geen tien minuten nodig hebben, omdat ik een aantal precieze vragen heb over de ontwikkeling van het dossier dat ons na aan het hart ligt, te weten het dossier van de bedrijfsvervoersplannen. Ik zal de voorgeschiedenis over dit voorstel niet schetsen, want dit zou ons te ver leiden. In de vorige zittingsperiode bestond er immers een ontwerp van wet om bedrijven en ondernemingen in staat te stellen bedrijfsvervoersplannen op te stellen. Toen is dat voorstel niet goedgekeurd, maar

intussen zijn er twee wetsvoorstellen ingediend, die aansluiten bij de vorige ontwerpovereenkomsten. Gedurende het voorbije anderhalve jaar genoten deze wetsvoorstellen een moeilijke parlementaire behandeling, ten gevolge van de standpunten van de regering en het verschuiven van het dossier naar de sociale partners. In de praktijk staan we nog geen stap verder. Op het Vlaamse niveau zijn er in dit dossier wel al bijkomende inspanningen geleverd.

Tot mijn opluchting konden we op 14 november 2000 overgaan tot de inhoudelijke discussie over de bedrijfsvervoersplannen. Toen stelden we tot onze verbazing vast, niet alleen mijn fractie maar ook andere fracties, dat we niet konden debatteren in de aanwezigheid van de minister van Mobiliteit omdat zij verhinderd was. We ontvingen toen het regeringsantwoord van de minister van Arbeid. Dat antwoord was niet helemaal bevredigend. Het antwoord verwees naar de discussies die in het sociaal overleg zouden gevoerd worden, maar gaf weinig inhoudelijke reacties op de inhoud van de wetsvoorstellen zelf.

Het is bij ons, op zijn zachtst gezegd, niet goed overgekomen dat op het moment van de bespreking van die wetsvoorstellen, mevrouw Durant als bevoegde minister wel communiceert met de pers. Zij had het daarbij over de plannen van de regering inzake bedrijfsvervoersplannen. Wij hadden het gevoel dat de regering en de bevoegde minister niet constructief luisterden naar de voorstellen van het Parlement.

(Het geluid van een GSM weerklinkt)
(Une sonnerie de GSM retentit)

De **voorzitter**: Mijnheer Bonte, neem mij niet kwalijk. Om die storende geluiden te voorkomen, zullen we moeten fouilleren en aan de ingang een rek voorzien, waarop alle gsm-toestellen kunnen worden gelegd.

01.02 Hans Bonte (SP): Mevrouw de minister, ik heb op 14 november het nieuws van 17.00 uur gehoord. Er werd toen uitgebreid gepraat over de regeringsplannen, uw plannen in het bijzonder over de bedrijfsvervoerplannen. Klopt het dat u op dat moment een persinitiatief georganiseerd hebt. Even verrassend was dat u in dit gesprek met de pers een nieuw initiatief ten overstaan van de commissie van de Kamer en het Parlement voorstelde op het vlak van de bedrijfsvervoerplannen.

Daarom stel ik u de volgende logische vragen.

Klopt dit? Zo ja, tegen wanneer kunnen we dit initiatief hier verwachten? Wat is de inhoud van dit initiatief? Welke houding neemt de regering in ten aanzien van de hangende wetsvoorstellen? Passen deze in het beleid dat de regering wenst te voeren op het vlak van het terugdringen van autosolisme in het woon-werkverkeer? Kunnen ze een constructieve bijdrage leveren tot het beleid? Op de duur is iedereen veel tijd aan het verliezen. We kunnen best zo snel mogelijk volledige duidelijkheid scheppen.

01.03 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik vond het niet plezierig dat u niet aanwezig kon zijn op de bijeenkomst van de commissie voor de Sociale Zaken waar na maanden aandringen eindelijk deze twee wetsvoorstellen zouden worden besproken. U had daar naar het schijnt ernstige argumenten voor. Dat u echter op datzelfde ogenblik een persconferentie over hetzelfde onderwerp gaf, was zeker niet prettig voor het Parlement. Dit is nochtans niet mijn reden om hierover te interpellieren. Ik wil het meer fundamenteel over de kern van de zaak hebben.

Door de toenemende economische groei worden de files dagelijks langer. Binnenkort zullen de cijfers van de verkeerstoename in het jaar 2000 bekendgemaakt worden. Het zal waarschijnlijk gaan om een groei van 6% op de autostrades en 3% op de secundaire wegen. Wetend dat bij elke verkeerstoename van 10% de files met 40% toenemen, zal door het non-beleid van deze regering bij het einde van de legislatuur de files met 80% zijn toegenomen. Dan komt het moment van de waarheid heel dichtbij. Wat we nu meemaken bij regenachtig weer, met name dat

het congestieprobleem rond Brussel overgaat in congestieproblemen rond Antwerpen, Gent en Leuven, zal binnen enkele jaren dagelijkse kost zijn. Mevrouw de minister, u hebt niet veel tijd over voor dit moment van de waarheid zich aandient. Er zijn niet veel alternatieven op korte termijn om aan het komende verkeersinfarct te ontsnappen.

Men moet ophouden te laten uitschijnen dat de vervoerscapaciteit van het openbaar vervoer de oplossing biedt. Dat is niet zo. Op korte termijn zal de vervoerscapaciteit van het openbaar vervoer immers slechts licht toenemen, eenvoudigweg omdat de meeste investeringen daar nog moeten gebeuren. Zij zullen dus pas op langere termijn resultaat geven. Op korte termijn komt er op de hoofdassen door het inzetten van dubbeldekkers een toename van het treinverkeer met maximum 8%. Voor de regionale vervoersmaatschappijen verwacht men eenzelfde toename. Ook daar zal nog heel wat moeten gebeuren inzake infrastructuur en bijkomend materiaal. De effecten zullen op iets langere termijn merkbaar worden.

U hebt gezegd dat u de alternatieven zou stimuleren. Deze stimulansen blijken echter zeer lineair en zeer algemeen. Gisteren heb ik geprobeerd aan te tonen dat zij weinig effect zouden geven. Zelfs indien er een effect zou zijn dank zij deze stimulansen, dan nog weet men dat een gedragswijziging in het woon-werkverkeer niet alleen door fiscale stimuli kan worden teweeggebracht. Naast de 'honing'-maatregelen die deze regering in het vooruitzicht stelt en waar iedereen het mee eens is, zullen er ook enkele 'azijn'-maatregelen moeten worden getroffen om het autosolisme tegen te gaan. Die laatste maatregelen zijn politiek natuurlijk niet zo interessant, maar ze zullen er toch moeten komen om tot resultaten te komen.

Wat het langzaam verkeer betreft, te voet of met de fiets, ook dit zal in de toekomst niet veel toenemen, eenvoudigweg omdat de mobiliteit van de werknemers groter en groter wordt. Ook de afstanden worden groter. De oplossing zal ook daar niet liggen. Carpooling kan lukken als het goed georganiseerd wordt, als er vervoersmanagement aan te pas komt. Vandaar dat de bedrijfsvervoerplannen, waarover de vorige regering een akkoord had en die met ruime meerderheid werden goedgekeurd door het Parlement, een essentieel element vormen om iets te doen aan de ochtend- en avondspits, die grotendeels door het woon-werkverkeer wordt veroorzaakt.

De bedrijfsvervoerplannen zullen moeten worden

verplicht aangezien van alle werknemers en van de werkgevers een solidaire inspanning wordt verwacht. Als u de bedrijfsvervoersplannen vrijblijvend laat, zal er zelfs nog een concurrentievervalsing tussen de bedrijven optreden.

De mobiliteitscrisis begint dermate ernstige proporties aan te nemen, dat alleen een drastische aanpak soelaas kan brengen. Daarom heb ik ook nooit begrepen dat de werkgevers in het verleden zo fel gekant waren tegen het verplichte karakter van de bedrijfsvervoersplannen. Bij de werknemers was er minder protest. Als men ziet welke verantwoordelijkheden de sociale partners nu reeds opnemen inzake het woon-werkverkeer, dan begrijp ik niet waarom zij niet hetzelfde doen in het kader van de bedrijfsvervoersplannen. Immers, gans de verantwoordelijkheid bij verkeersongevallen van of naar het werk wordt gedragen door de sociale sector.

De sociale partners nemen de verantwoordelijkheid op bij nachtwerk. Ze zijn verplicht het vervoer te organiseren. Er is een tussenkomst in het vervoersabonnement, die nu van 50% naar 60% gaat. Voor de sociale partners is het altijd een normale opdracht geweest zich verantwoordelijk te stellen met betrekking tot het woon-werkverkeer. Waarom kan dat dan ook niet voor de bedrijfsvervoersplannen?

Ik heb het sociaal akkoord, dat gisteren bekendgemaakt is, gelezen. Ik denk dat een klip genomen is. Ze vragen aan de regering om de aftrekbaarheid van de kosten van de bedrijfsvervoersplannen voor 120% te aanvaarden. Ik leid daaruit af dat men ook daar de bocht genomen heeft en dat men bij de sociale partners akkoord gaat met de bedrijfsvervoersplannen. Alleen vragen zij een fiscale stimulans van 20% voor de kosten die daaraan verbonden zijn. De bal ligt op dat punt in het kamp van de regering.

Ik begrijp niet waarom u zich als groene minister zo halsstarrig verzet hebt tegen dit initiatief van de vorige regering. Uw partij, Agalev-Ecolo, had dat vanuit de oppositie niet goedgekeurd. In het regeerakkoord staat niets over bedrijfsvervoersplannen. U was dus niet gebonden aan een akkoord binnen de regering. Deze regering voert een modern beleid door de discussie en het maatschappelijke en politieke debat te voeren binnen de regering. Als het over dringende en maatschappelijk en politiek verworven zaken gaat, dan schijnt dat debat niet

te kunnen en niet te mogen. Er staat nochtans niets in het regeerakkoord. Er staat ook niet in, zoals in het vorige regeerakkoord, dat over bepaalde punten niet mag gepraat worden tenzij er een consensus is. U zet dat niet in de tekst, maar u past het wel toe. U bent nog altijd niet met uw ontwerp op de proppen gekomen dat in januari 2000 ingediend moest zijn, waarschijnlijk omdat er geen consensus is binnen de regering. Het maakt niet uit of er een zinnetje in het regeerakkoord staat. Dat is zeggezegd de nieuwe politieke cultuur van deze regering.

Ik stel drie concrete vragen, mevrouw de minister. Waarom hebt u zich halsstarrig vastgebeten in dit dossier, of liever gezegd in dat afkooksel van wat bedrijfsvervoersplannen zouden kunnen zijn? Welke inhoudelijke argumenten hebt u om u te beperken tot enkele vrijblijvende, informatieve zaken die de bedrijven met meer dan 100 werknemers zouden moeten geven? Zit er een politiek motief achter deze houding? De bedrijfsvervoersplannen werden nu eenmaal opgevat door de vorige regering en onder meer door een partij die nu in de oppositie zetelt. Mocht het niet vanuit de oppositie komen? Moest het echt onder de naam van mevrouw Durant? Is dat de enige reden? Hebt u ook inhoudelijke argumenten? Bent u ook bereid, mevrouw de minister, om namens de regering echt ruimte te geven aan de twee wetsvoorstellen en op basis daarvan voort te werken in het Parlement om op zeer korte termijn echte verplichte bedrijfsvervoersplannen in dit land mogelijk te maken?

01.04 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal proberen binnen de toegemeten tijd te blijven. Ik zal mij daarom tot het essentiële beperken.

Er is over de bedrijfsvervoersplannen al heel wat gediscussieerd het Parlement. U weet dat mijn fractie en mijn partij van mening is dat bedrijfsvervoersplannen een belangrijk instrument kunnen zijn in de strijd tegen de verkeers- en vervoerscongestie. Deze plannen moeten worden ondersteund en gepromoot. Er moet aan sensibilisering worden gedaan, maar het verplicht eenzijdig invoeren van de bedrijfsvervoersplannen is strijdig met de drang naar een grotere administratieve vereenvoudiging en een miskennis van de complexer wordende wisselwerking tussen mobiliteit en flexibele arbeidsvormen. Dat debat zal waarschijnlijk nog een tijdje worden gevoerd.

Ik zou graag in de marge van dit debat een aantal

andere belangrijke zaken naar voren brengen en daarover een aantal vragen stellen.

In de federale beleidsverklaring besliste de regering om een mobiliteitsbeheersplan op te stellen. In een eerste fase zou dit worden geconcretiseerd in een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 betreffende de sociale balans. Meer bepaald zou dit koninklijk besluit de mobiliteitsdiagnose verplicht maken voor bedrijven met meer dan 100 werknemers.

Wanneer zal dit koninklijk besluit ter bespreking aan de commissie worden voorgelegd?

Heeft de minister reeds de nodige voorbereidingen getroffen om erover te waken dat deze mobiliteitsdiagnose geen overbodige administratieve verplichtingen voor de ondernemingen met zich zou brengen? Met andere woorden, heeft zij maatregelen genomen die kunnen borg staan voor een eenvoudige, efficiënte en transparante invoering van deze mobiliteitsdiagnoses? Kan u al een stuk toelichting geven of is dat te vroeg, mevrouw de minister?

Wat de fase na de mobiliteitsdiagnose betreft, wens ik nog te weten of u al maatregelen in het achterhoofd hebt om een promotie- en sensibiliseringscampagne over de bedrijfsvervoersplannen te ontwikkelen en die financieel en logistiek te ondersteunen?

Ten slotte sluit ik aan bij wat collega Ansoms ons over het interprofessioneel akkoord heeft gezegd. Een tekst kan vaak op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Volgens de heer Ansoms hebben de sociale partners een bepaalde mentale klip genomen. Zoals ik heb begrepen en gelezen, schrijven de werkgevers zich nog altijd in de logica in van het stimuleren, het ondersteunen en het aanmoedigen, maar niet in het verplicht maken van mobiliteitsplannen. Ze vragen meer bepaald een fiscale tegemoetkoming van 120% voor de kosten die in het kader van deze bedrijfsvervoersplannen zouden worden gemaakt. Mevrouw de minister, kan u zich terugvinden in deze werkgeversvraag? Hebt u omtrent het fiscaal stimuleren van bedrijfsvervoerplannen al met de minister van Financiën contact opgenomen? Welk standpunt neemt u in dit dossier ten aanzien van deze zeer concrete vraag van de werkgevers in?

01.05 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, eerst wil ik iets zeggen over het spijtige misverstand in de commissie voor de Sociale Zaken. Ik werd immers niet uitgenodigd om deel

te nemen aan de zitting van de commissie voor de Sociale Zaken van dinsdag 14 november 2000. Wel werd overeengekomen met mevrouw Onkelinx dat zij het standpunt van de regering over de bedrijfsvervoerplannen zou herhalen. Dit is het standpunt dat de eerste minister in zijn federale beleidsverklaring meedeelde aan de Kamer op 17 oktober 2000.

Zelf heb ik geen enkel initiatief genomen om de pers te woord te staan tijdens de zitting van de commissie. Wel werd mijn woordvoerder na de zitting door de pers ondervraagd. Hij heeft enkel dezelfde boodschap gegeven als die van mevrouw Onkelinx tijdens de zitting.

Zoals vermeld in de beleidsverklaring, heeft de regering beslist om de uitvoering van mobiliteitsbeheersplannen aan te moedigen en te beginnen met het dossier woon-werkverkeer. Men wenst de ondernemingen te stimuleren om in het kader van het sociaal overleg een mobiliteitsbeheersplan te concipiëren.

Mijnheer Ansoms, u vraagt mij naar de voordelen van deze nieuwe methode. Ik benadruk in de eerste plaats de recente bevindingen van TRAJECT, dat een niet te onderschatten ervaring heeft op het gebied van bedrijfsvervoerplannen en dat de plannen voor heel wat bedrijven heeft opgesteld. TRAJECT heeft het voorbije jaar als deskundige voor mij gewerkt. TRAJECT, dat vroeger een voorstander was van een verplichting, kwam zelf tot de vaststelling dat een verplichting niet de ideale manier is. Ik leg u uit waarom. In de mobiliteitsproblematiek spelen veel factoren een rol en hangen niet allemaal van het bedrijf zelf af. TRAJECT meent dat het contraproductief zou zijn om de bedrijven vanuit de overheid een resultaatverbintenis op te leggen. Als deze bedrijven zouden vaststellen dat ze de resultaatverbintenis niet kunnen nakomen, zou hen dat ontmoedigen om verdere inspanningen te leveren.

Een bedrijfsvervoerplan acht ik noodzakelijk, maar waar en hoe over de verplichting moet worden beslist, is een andere kwestie. Uiteraard rijzen er vele vragen. Op welk niveau bijvoorbeeld, moeten beslissingen in verband met fileprobleem worden opgelost? Hoe kunnen we bij het treffen van nieuwe maatregelen rekening houden met de verschillende niveaus die bevoegdheden hebben op dat vlak, zoals de gewesten en de gemeenten? Ik wens hun bevoegdheden en initiatieven te respecteren. Mijn optie sluit een bedrijfsvervoerplan niet uit, ik vraag mij alleen af hoe, door wie, en op welk niveau. Bovenal moet

een conflict met de gewesten en gemeenten worden vermeden.

Ziehier de concrete voorstellen die aan de Ministerraad werden voorgelegd.

In een eerste fase zullen de ondernemingen die minstens honderd werknemers tewerkstellen worden verplicht een regelmatig bijgewerkte diagnose te maken van de woon-werkverplaatsingen van het personeel en dit via een nieuwe rubriek in de sociale balans.

Daarna wil ik, in samenwerking met mijn collega van Ambtenarenzaken, een gelijkaardige diagnose laten maken met betrekking tot de federale openbare diensten. Tevens moet worden bepaald op welke manier de overige openbare diensten kunnen worden gestimuleerd om de problemen aan te pakken.

Een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de diagnose over de woon-werkverplaatsingen van de werknemers zal binnenkort aan de Ministerraad worden voorgelegd voor een eerste lezing en daarna voor advies worden voorgelegd, zowel aan de Raad van State als aan de Nationale Arbeidsraad en aan de Centrale Raad voor Economie. Aan de voorbereidingswerken is trouwens ook advies voorafgegaan.

Uiteraard zal een eenvoudige standaardvragenlijst worden opgesteld. Het is immers niet de bedoeling complexe initiatieven te vragen vanwege de bedrijven. Het komt erop aan op een eenvoudige manier correcte gegevens te verzamelen en over te maken naar het juiste niveau.

Het spreekt voor zich dat bij de uitwerking van deze maatregelen aandacht zal worden geschonken aan de specifieke situaties van de ondernemingen. Daarom komen bijvoorbeeld alleen de ondernemingen met minstens honderd werknemers in aanmerking.

De gegevens medegedeeld door de verschillende ondernemingen zullen worden geïntegreerd in een databank van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Wellicht weet u dat wij niet beschikken over een databank met betrekking tot de dagelijkse verplaatsingen in ons land. Dit klinkt misschien een beetje gek, maar het is de realiteit. Een dergelijke databank is een belangrijk instrument en moet bijgevolg worden geactualiseerd, teneinde een goed zicht te krijgen op de maatregelen die inzake het mobiliteitsbeheer voor de ondernemingen moeten

worden genomen.

Tevens wordt eraan gedacht de gewesten toegang te verlenen tot deze databank. De ondernemingen zullen overigens gebruik kunnen maken van gespecialiseerd advies bij het ministerie, ter voorbereiding van een plan inzake mobiliteitsbeheer. Deze nieuwe opdrachten inzake mobiliteitsbeheer werden overigens voorzien tijdens de conceptuele uitwerking voor het organigram van de toekomstige federale openbare dienst mobiliteit en verkeer. Dat werd trouwens bepaald in het kader van de Copernicushervorming. Zoals ik gisteren reeds zei, zal bij het ministerie van Infrastructuur en Communicatie een specifieke cel of dienst inzake mobiliteit tot stand komen, die het gebruik en de functie van de databank zal organiseren.

In de nieuwe opdrachten inzake mobiliteitsbeheer werd voorzien tijdens de conceptuele uitwerking van de organogrammen van de toekomstige federale openbare dienst Mobiliteit en Verkeer die vorige vrijdag door de regering werd goedgekeurd. Mijn kabinet verzocht mijn administratie om zich reeds voor te bereiden, teneinde de uitoefening van de nieuwe taken te verzekeren.

De periode bepaald in het ontwerp van koninklijk besluit voor de toepassing van deze nieuwe maatregelen, zal toelaten de samenwerking met de Nationale Bank op punt te zetten om de nodige informatie- en promotie maatregelen uit te werken, uiteraard in overleg met de sociale partners.

Ik verheug mij over de inhoud van het interprofessioneel akkoord inzake mobiliteit, dat slechts na ernstige discussies - vooral over het vervoerplan - met de sociale partners tot stand kwam.

Op de vraag of ik voor of tegen fiscale steun ben voor het mobiliteitsplan kan ik het volgende zeggen. Ik heb geen voorkeur voor het instrument dat terzake kan worden gehanteerd. Uiteraard zal ik hierover nog besprekingen voeren met mijn collega. De te verwachten initiatieven zullen uiteraard worden gesteund.

Het is heel belangrijk om steun te geven aan initiatieven die uitgaan van de ondernemingen - zelfs van die met minder dan 100 werknemers - en de sociale partners. Inderdaad, ook in kleinere ondernemingen kunnen initiatieven genomen worden, vermits de situatie van elke onderneming verschillend is. Het is niet moeilijk om een eigen plan voor te bereiden.

Ik wil nogmaals herhalen dat ik niet tegen de bedrijfsvervoersplannen ben. Ik wil alleen maar maatregelen nemen die op het goede niveau zitten, efficiënt zijn en effect hebben. Dat mag geen micro-effect zijn op een micro-onderneming.

Ik heb van de sociale partners ook gehoord dat in de verschillende sectoren een oproep zal worden gedaan om het openbaar vervoer te stimuleren. Er zal een verhoging zijn van het percentage in de tussenkomst in de abonnementskosten, bepaald door CAO nr. 19. Er is ook een oproep tot de sectoren en de ondernemingen om in de sectoren een evaluatie te maken van de bestaande initiatieven. Vandaag de dag bestaan er veel initiatieven inzake bedrijfsvervoersplannen. Het is belangrijk dat we evalueren wat de resultaten zijn op het niveau van de onderneming en de omgeving, bijvoorbeeld: tot waar geldt een maatregel en vanaf hoeveel personen? Het is ook een oproep tot de sectoren en de ondernemingen om een bedrijfsvervoersplan uit te werken. Ik ben daar voorstander van.

Op het niveau van de grotere bedrijven moet collectief vervoer georganiseerd worden. Er zijn niet zoveel grote bedrijven in ons land. Bedrijven met 300, 400 of 500 werknemers hebben vaak systemen van collectief vervoer. Dat is een zeer goede maatregel die in de grootste bedrijven genomen is. Zij hebben het natuurlijk gemakkelijker. Er moet ook een oproep aan de sectoren en de ondernemingen komen om alternatieve vormen van vervoer aan te moedigen, inclusief het gebruik van de fiets en carpooling. Dit dossier ligt niet alleen mijnheer Bonte, maar ook mezelf, na aan het hart.

Op het ogenblik dat het koninklijk besluit in de commissie voor de Sociale Zaken wordt besproken, kan ik voorstellen dat er een vergadering tussen Sociale Zaken en Infrastructuur komt. Er kunnen eventueel experts aanwezig zijn van TRAJECT, die zullen beweren dat een verplichting in onze federale structuur niet de beste maatregel is als het de doelstelling is om minder personen op de wegen en meer personen in de wagens te krijgen. Dat zei ik gisteren reeds. Wat zijn de manieren om die doelstelling te verwezenlijken? Een gemeenschappelijke vergadering van de twee commissies kan nuttig zijn om een betere kijk te krijgen op dit dossier. Er zijn veel wijzigingen in de manier van zich te verplaatsen van de werknemers. Mensen blijven geen 30 jaar in dezelfde onderneming. We moeten daarom soepel en attent zijn. Dat zal hopelijk efficiënter zijn dan een verplichting op federaal niveau. Andere niveaus hebben ook

bevoegdheden om initiatieven op hetzelfde vlak te nemen. Ik wil een goed overleg en geen voorrangspositie van federale maatregelen tegenover gewestelijke maatregelen.

01.06 Hans Bonte (SP): Mijnheer de voorzitter, ik wil mevrouw de minister danken voor haar omstandig antwoord. Ik wil over bepaalde puntjes toch nog een opmerking maken. Ik vind het, ten eerste, een goed idee de agenda's van de commissies voor de Sociale Zaken en voor de Infrastructuur samen te leggen om een gemeenschappelijke datum te zoeken om dat koninklijk besluit te bespreken.

Ten tweede, het misverstand dat ontstond omdat u blijkbaar niet was uitgenodigd vinden wij eigenaardig. U zult dit begrijpen, mevrouw de minister, want wij hebben maandenlang aangedrongen, wij hebben vragen gesteld en er zijn diverse aankondigingen geweest van wetsontwerpen die we telkens niet te zien kregen. Het lijkt ons dus eigenaardig dat een dergelijk misverstand plots kon ontstaan. Er bestaat toch zoiets als de Conferentie van de voorzitters, die tot doel heeft de juiste afspraken te maken tussen de regeringsleden en de commissies van de Kamer. In die zin vinden wij het enorm verbazend dat dergelijke misverstanden nog kunnen plaatsvinden.

Ten derde, ben ik in tegenstelling tot de heer Ansoms en andere collega's niet verrast dat de sociale partners een mentale klip hebben genomen. Ik meen trouwens dat zij dat niet gedaan hebben, maar dat zij integendeel reeds stapsgewijze bezig waren met de vervoersproblemen. Het is niet echt nieuw in dit overleg. Tijdens de vorige legislatuur hebben we bij herhaling gehoord dat de sociale partners, de bedrijven en de sectoren, dagelijks ervaren dat de files steeds langer worden en dat zij daardoor zeer diep in hun portemonnee moeten duiken. Het fileprobleem kost niet alleen geld aan de bedrijven, maar ook aan de sociale zekerheid. Bovendien wordt het een steeds zwaarder ecologisch probleem. Daarvan zal ik niemand moeten overtuigen. De 'déclic' is dus reeds lang gebeurd. Desondanks gebeurt de aanpak van het woon-werkverkeer nog steeds niet systematisch, dit zeer tot onze frustratie. Er zijn wel zinvolle experimenten waarbij het woon-werktraject uiteraard een grote rol speelt, maar het blijft een feit dat slechts een klein gedeelte van het bedrijfsleven de problemen aanpakt. Zolang het om een klein gedeelte gaat, betekent dit dat er niets verandert aan het maatschappelijke probleem van de files.

Daarom hebben we ellenlange discussies gevoerd met de sociale partners, met experts en met de regio's over de globale aanpak van dit probleem. Het verbaast me telkens hoe sloganesk men discussieert over het al of niet verplichte karakter van de plannen. Wij verplichten in onze wetsvoorstellen alleen wat echt nodig is, namelijk dat werkgevers- en werknemersorganisaties om de tafel gaan zitten om te discussiëren over hoe ze de zaak gaan aanpakken, terwijl de overheid stimulerend optreedt. Dat is de enige verplichting, dat men de partners responsabiliseert in dit dossier. Zolang dit niet gebeurt, zullen inspanningen als de registratieplicht door de onderneming met parallelle circuits van stimulering weinig efficiënt zijn. Het zal dan hopeloos te laat zijn. Ik denk dat de essentie van het debat niet moet gaan over de verplichting van het bedrijfsleven vervoersplannen op te stellen. Wel moet er een verplichting zijn om alle bedrijven te sensibiliseren door ze te verplichten om de tafel te gaan zitten voor CAO-onderhandelingen waar de verkeersproblematiek aangekaart wordt.

Ik ben dus benieuwd en bereid deze discussie voort te zetten naar aanleiding van de bespreking van het ontwerp-koninklijk besluit waarover u het daarnet had, mevrouw de minister.

01.07 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, met alle respect voor uw inspanningen om ons te doen geloven dat de problematiek inzake de mobiliteitsbeheersing in het woon-werkverkeer en de bedrijfsvervoerplannen u na aan het hart liggen, moet ik concluderen dat uw woorden hol klinken.

Wat zijn de feiten? In april 1999 werd een verstrekkend wetsvoorstel door een grote meerderheid van de partijen, de oppositie inbegrepen, goedgekeurd. Bij het totstandkomen van deze regering is dit voorbereidend werk, dat langdurig was, zeer goed in mekaar stak, technisch verantwoord was en onmiddellijk kon worden uitgevoerd, door deze regering terug naar af gestuurd. Waarschijnlijk niet tot uw genoegen, maar het is gebeurd. Om ons en de leden van de meerderheid zoet te houden, heeft de eerste minister aan uw fractieleider verklaard dat u in januari 2000 een wetsvoorstel met dezelfde strekking zou kunnen voorleggen. Nu, in december 2000, zegt u dat er in 2001 een koninklijk besluit zal worden voorgelegd waarin eigenlijk slechts een vijfde van een echt bedrijfsvervoerplan wordt voorgesteld. Aan bedrijven vanaf 100 werknemers zal namelijk worden gevraagd om een analyse van het woon-

werkverkeer te maken, waarna een formulier naar een centrale databank moet worden gestuurd. Stop. Ik vraag me af wat dat in godsnaam zal veranderen. De rest is immers vrijblijvend en zal worden gestimuleerd, er zullen promotieacties worden gevoerd, enzovoort. Deze vrijblijvende stimulansen zijn echter al tien jaar aan de gang. Er zijn gelukkig bedrijven die dit reeds vrijblijvend doen, voordat er een databank was en er analyses moesten worden gemaakt. De problematiek heeft ondertussen echter dusdanige proporties aangenomen dat nu drastische maatregelen moeten worden genomen. U moet zich echter niet achter bevoegdheden verschuilen. Dat werd immers in de vorige regering uitgeklaard. De Raad van State heeft daarover een uitspraak gedaan: de bedrijfsvervoerplannen zijn een federale bevoegdheid. Kunnen de regio's die initiatieven dan niet langer ondersteunen? Zij kunnen nog steeds tal van initiatieven nemen, maar wettelijk gezien is het een federale bevoegdheid.

Wat is een bedrijfsvervoersplan? Eerst moet een analyse van het woon-werkverkeer worden gemaakt. Dat vraagt u ook. Daarna moet een actieplan per bedrijf of bedrijfsgroep worden opgesteld om het "autosolisme" tegen te gaan. Dat is niet in uw koninklijk besluit terug te vinden. U stopt immers na de analyse en het doorsturen van de formulieren. Vervolgens moet u terzake elke dag opnieuw met uw werknemers communiceren, vandaar de vorm van CAO die wij vooropstellen. Dan moeten de financiële middelen worden vastgelegd en volgt een systematische, jaarlijkse evaluatie op bedrijfsvlak. Als u deze werkwijze niet volgt, zult u dit probleem niet oplossen en zullen wij met een verkeersinfarct, dat ik eerder schetste, te maken krijgen.

Het is heel spijtig dat u terzake opnieuw de Slangentactiek toepast door te zeggen dat de zaak u na aan het hart ligt, dat u openstaat voor alles, dat u dit heel erg belangrijk vindt. In de praktijk gebeurt er echter niets. U hebt letterlijk gezegd dat u niet tegen de bedrijfsvervoerplannen bent. Dat is immers iets anders dan het mobiliteitsbeheersplan. De heer Bonte vroeg duidelijk om zo spoedig mogelijk het fundamenteel debat terzake te voeren. Daarom heb ik een motie ingediend, waarin ik heel eenvoudig vraag dat de regering zich achter de vroegere voorstellen schaaft. Mevrouw de minister, vermits u niet tegen de bedrijfsvervoerplannen bent, wordt het hoog tijd dat ze in dit land worden ingevoerd.

01.08 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord

dat een aantal positieve elementen bevat. Ik neem er akte van dat u bij het opstellen van het koninklijk besluit uitdrukkelijk rekening zal houden met de problematiek van de administratieve rompslomp, die nieuwe verplichtingen met zich brengt. Het is inderdaad de bedoeling dat de administratieve rompslomp tot een minimum wordt beperkt en dat bijkomende en overbodige lasten voor de bedrijven zoveel mogelijk worden vermeden.

Ik heb ook begrepen dat het fetisjisme, dat soms opduikt en waarop ook vorige sprekers hebben gealludeerd, gelukkig achterwege wordt gelaten. Het belangrijkste is immers niet het invoeren van een of andere verplichting, maar ervoor zorgen dat zoveel mogelijk bedrijven actief nadenken over en meewerken aan het beheersen van de verkeersstromen en het voorkomen van een mobiliteitscongestie. Het is onze overtuiging dat een door de overheid aangemoedigde methodiek meer resultaten afwerpt dan het opleggen van een verplichting die, zoals we in het verleden moesten ervaren, vaak dode letter blijft. In de gestelde context doen werkgevers en werknemers een zeer concrete suggestie. U zegt dat u daarvoor open staat en ik vermoed dat u terzake overleg zal plegen met onder meer de minister van Financiën. Het lijkt ons een goede aanpak om concrete voorstellen vanuit de bedrijven ernstig te nemen, te stimuleren en te proberen ze zo snel mogelijk te realiseren. Dit is de beste garantie om zoveel mogelijk ondernemingen op het spoor te zetten van een degelijk en goed uitgebouwd mobiliteitsbeheer.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jos Ansoms en Jean-Pierre Grafé en luidt als volgt:

“De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Hans Bonte, Jos Ansoms en Bart Somers en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de regering zonder uitstel de parlementaire initiatieven betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met verplichte bedrijfsvervoerplannen positief te steunen.”

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jos Ansoms et Jean-Pierre Grafé et est libellée comme suit:

“La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Hans Bonte, Jos Ansoms et Bart Somers et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement de soutenir sans délai les initiatives parlementaires concernant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail obligatoirement assortie de plans de transport d'entreprises.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Hugo Philtjens, Lode Vanoost en Michel Wauthier.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Marie-Thérèse Coenen et MM. Hugo Philtjens, Lode Vanoost et Michel Wauthier.

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

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

02 Questions orales jointes de

- **Mme Marie-Th. Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la politique du transport des vélos à la SNCB' (n° 2757)**

- **Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les aménagements en faveur de la bicyclette à la SNCB' (n° 2782)**

02 Samengevoegde mondelinge vragen van

- **mevrouw Marie-Th. Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het fietsvervoerbeleid van de NMBS' (nr. 2757)**

- **mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de fietsvoorzieningen bij de NMBS' (nr. 2782)**

02.01 Marie-Th. Coenen (ECOLO-AGALEV):

Monsieur le président, madame la ministre, le train est un moyen de transport intéressant pour les cyclistes et les piétons. Le réseau est très dense et on peut très bien organiser des vacances en vélo en partant d'une gare et en se faisant récupérer à une autre gare. Les randonnées cyclistes sont encore plus intéressantes lorsqu'elles concernent des jeunes qui en font un but de vacances. Je suis partie d'un fait qui s'est produit au sein d'une association de jeunes qui

voulait organiser un transport collectif en vélo, via le train. Ils n'ont pas obtenu gain de cause, malgré tout un périple administratif et une nombreuse correspondance. Ils s'y sont pourtant pris longtemps à l'avance pour essayer d'organiser un transport en fonction de leur programme et même en l'adaptant si cela avait été nécessaire.

Par expérience, on se rend compte que la SNCB est déjà très réticente à transporter les vélos des particuliers. Quand il s'agit de groupes et de jeunes, c'est quasiment impossible à réaliser. Or, depuis fin mai, début juin 2000 - je prends régulièrement le train -, je constate qu'il y a de nouveaux logos à la SNCB. Des espaces sont réservés pour les vélos dans certaines voitures. On peut en mettre de 4 à 15, cela dépend de la voiture et de l'organisation en tant que telle. Ce type de transport est donc possible. La SNCB a publié, pour les vacances de juillet-août 2000, une brochure « train+vélo » qu'elle a distribuée, mais je ne sais pas très bien où, dans laquelle elle essaie de promouvoir ce transport, je cite: « vous souhaitez voyager avec votre vélo, rien de plus facile, il suffit de prendre les trains prescrits sur des lignes bien précises. »

Mes questions sont les suivantes. Combien de places pour vélos ont-elles été aménagées dans ces voitures et sur quelles lignes? S'agit-il d'une politique sans lendemain ou d'un ballon d'essai? Quelle publicité la SNCB a-t-elle faite pour ce service? En effet, il n'a pas été très facile d'obtenir la brochure. Enfin, puisque cette campagne se déroulait en été, la SNCB en a-t-elle tiré des conclusions, et lesquelles? Quels sont les axes qui ont été privilégiés?

Ne faudrait-il pas travailler dans une dimension plus européenne? Nous avons visité, à Paris, les itinéraires cyclables. En mai, nous avons été reçus par la SNCF, qui a un directeur «vélo». Il coordonne toute l'opération vélo sur l'ensemble du territoire français. La SNCB pense-t-elle développer cette complémentarité train+vélo? Est-il possible d'imaginer en Belgique la désignation d'un directeur qui soit chargé de cette problématique, sous toutes ses formes: train+vélo pour les travailleurs, transport de vélos dans le cadre du tourisme ou l'aménagement des alentours des gares pour le stationnement de vélos?

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik herinner aan enkele vroegere initiatieven om het gebruik van de fiets in combinatie met de trein aan te moedigen. Het initiatief Voor niets op de Fiets,

dat twee jaar geleden in het Brussels Gewest werd georganiseerd, had heel veel succes, maar werd niet opgevolgd en stierf uiteindelijk een stille dood. In dezelfde periode verminderde de NMBS zelfs de gebruiksmogelijkheden van haar trein-fietsaanbod op andere plaatsen in het land. In vele stations en stopplaatsen laat de kwaliteit van de fietsstallingen te wensen over, zowel op het vlak van netheid en duurzaamheid als op het vlak van de capaciteit.

Mevrouw de minister, u en de eerste minister heeft respectievelijk in uw federaal mobiliteitsplan en de regeringsverklaring op 17 oktober de klemtoon gelegd op de bevordering van het intermodaal vervoer waarbij onder meer trein en fiets complementair worden gebruikt. Vandaar mijn vraag of de NMBS een actieplan heeft voor de uitbouw en de verbetering van fietsenstallingen aan stations en stopplaatsen. Ik las deze week nog dat men in Antwerpen processen-verbaal opstelt wanneer fietsers noodgedwongen uiteindelijk hun fiets aan de toegang van de werf achterlaten. Voorts vernam ik graag of, als de NMBS al een actieplan heeft uitgetekend, zij het volgens planning uitvoert. Zoniet, waarom niet?

Zult u, zoals in Nederland, een beleid promoten waarbij fietsverhuur, goede fietsenstallingen en fietsherstellingen uitgebaat door een particulier, in de buurt van stations worden gecombineerd? Mijns inziens zijn er heel wat mogelijkheden in dit verband.

Indien u al maatregelen hebt genomen, vernam ik graag dewelke. Welke mogelijkheden ziet u om het gecombineerd gebruik van fiets en trein te vergemakkelijken en aan te moedigen?

02.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je vais répondre de manière groupée aux deux questions, puisqu'elles se recoupent partiellement, d'abord à la question de Mme Coenen sur la pratique jusqu'ici utilisée par la SNCB en la matière.

La SNCB nous rappelle que la seule flexibilité possible concerne les trains touristiques pendant la période de vacances en raison du fait que, selon elle, les trains P sont supprimés et que dès lors, davantage de matériel peut être mis à disposition. C'est la raison pour laquelle la SNCB a opté, il y a plusieurs années, pour le lancement de la formule « train touristique-vélo » qui est donc particulière.

Il y a peu de relations concernées sur lesquelles la SNCB a exécuté les modifications pour la saison

touristique 2000 qui vient de s'écouler et elles concernent les trains: 7705 Arlon-Blankenberge, 7712 Neerpelt-Blankenberge, 7713 Tongeren-Blankenberge, 7716 Turnhout-Blankenberge, 6611 Bergen-Knokke, 7710 Berchem-Blankenberge, 6802 Charleroi-Ostende et 6701 Welkenraedt-Blankenberge

Chaque fois, le nombre de places, pour chacun de ces trains, oscille entre 6 et 30. L'expérience est limitée mais néanmoins intéressante. Je vous communiquerai le tableau de manière à ce que vous disposiez des chiffres.

Complémentairement, pour le transport groupé des vélos, des breaks sur trois liaisons vers La Panne ont été adaptés pour le transport de vélos en période estivale.

La SNCB a, comme vous l'avez dit, fait la promotion de cette formule en 2000 dans la nouvelle brochure touristique « train et vélo », laquelle est assez difficile à trouver ou en tout cas, son accès n'est pas toujours aisé.

Les conclusions tirées par la SNCB de ces expériences menées pendant la période de juin à août 2000 sont que, à la gare de Gand-St-Pierre en tout cas, le nombre de vélos déposés dans les gares est assez variable, que le nombre moyen de vélos se situe aux environs de 60 par semaine et 30 vélos pendant le week-end, et que les destinations les plus prisées sont les régions de La Panne, Knokke et le Westhoek.

La SNCB envisage donc que l'étude, le travail, la prospection et l'expérience des pays voisins montreront comment elle peut avancer dans ce domaine et quelles liaisons devraient à l'avenir entrer en ligne de compte.

Entre-temps elle continue à mettre l'accent sur l'équipement quantitatif et qualitatif avec les parkings vélos dans les gares, tant au départ qu'à l'arrivée.

Momenteel wordt de fietsproblematiek, fietsen parkeren in stations, fietsen op de trein en het verhuren van fietsen opgevolgd door een specifiek bureau binnen reiziger nationaal van de NMBS. Er is een directie Fietsen en een dienst die dit moet coördineren. Het samenbrengen van deze diensten in een bureau is positief voor de NMBS zowel als voor de klant. Een gecentraliseerd beheer geeft meer garanties voor een coherente aanpak. Ik pleit ook voor een of twee mensen die een specifieke opdracht hebben inzake coördinatie van deze problemen.

Voor de nabije toekomst is er een actieprogramma voor de uitbouw en verbetering van fietsstallingen in stations en stopplaatsen voorzien. Welke acties staan er op het programma? Ten eerste een raamcontract voor het uitrusten van de grote en middelgrote stations met automatisch beveiligde en overdekte fietsparkeerplaatsen.

Ten tweede een raamcontract voor het uitrusten van de kleinere stations en stopplaatsen met overdekte en beveiligde fietsparkeerplaatsen daar waar de veiligheid zulke systemen vereist.

Ten derde het volledig vervangen van bestaande niet-beveiligde fietsparkeerplaatsen door een systeem waarbij de gebruiker een hoger comfort geboden wordt, ook qua veiligheid. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de basiselementen voor de uitvoering van verschillende programma's. Ik heb nog geen agenda voor de uitvoering van deze elementen. Bij de NMBS zegt men dat men de laatste hand legt aan deze kalender.

Wat de integratie van fietsparkings, fietsverhuur en fietsherstelling betreft, is het een interessante piste om deze drie activiteiten op dezelfde plaats samen te brengen. Deze drie activiteiten vormen een goede promotie voor de fietsers. Op korte termijn wordt een fietsherstdienst gepland in de beveiligde fietsparking van het station Gent Sint-Pieters. Indien deze test positief uitvalt, wordt uitbreiding naar andere stations voorzien. In het station Brugge zal in de loop van 2001 een fietsverhuurdienst gecombineerd worden met de activiteiten van de beveiligde fietsparking. De NMBS onderhandelt momenteel met Provélo over een principeakkoord om te Brussel-Zuid een fietsstation in te richten. Uitbreiding naar andere grote stations is ook mogelijk. Dat zijn de precieze projecten die ter tafel liggen.

Wat de concrete stappen voor deze integratie betreft, zal in het spoorvervoerplan dat momenteel wordt ontwikkeld na de regeringsbeslissing van oktober een systematisch fietsenbeleid gevoerd worden. Dat zal de drie voornoemde aspecten plus het vervoer van de fietsen omvatten. De ervaring met de huidige projecten zal natuurlijk in aanmerking komen voor een verdere definitie van het beleid. De combinatie van trein en fiets zal verder gepromoot worden tijdens het toeristisch seizoen. De promotie zal gebeuren via brochures, folders en internet. Ze zal het tijdelijk omvormen van verschillende rijtuigen om het vervoer van fietsen gemakkelijker te maken omvatten.

Het is belangrijk dat momenteel een kosten-batenanalyse wordt opgemaakt van het permanent uitrusten van een volledig rijtuig dat zal kunnen worden aangeboden voor fiets-treingebruikers.

De eventuele gevolgen van deze combinatie voor de treingebruikers inzake het woon-werkverkeer moeten voort worden bestudeerd vooraleer die mogelijkheid tot andere treinen wordt uitgebreid. De bedoeling is een maximale flexibiliteit te garanderen voor de fietser, zonder negatieve gevolgen voor de reizigers zonder fiets.

Het nieuw rollend materieel dat op het GEN voor de bediening van Brussel zal worden ingezet, zal beschikken over aangepaste ruimtes waar fietsen op de trein kunnen worden gestald. Natuurlijk biedt de aankoop van elk nieuw rollend materieel de kans om te voorzien in infrastructuur voor de fiets op de trein. Voor de bestelling van het materieel voor het GEN werden fietsers zelfs gevraagd het te komen uittesten. Wellicht zal elk nieuw rollend materieel van zo'n infrastructuur voorzien moeten zijn.

Er leeft nog een zekere koudwatervrees bij de NMBS.

La SNCB entreprend un certain nombre d'actions en faveur des vélos. C'est peut-être trop peu mais il faut surtout encourager cette initiative. Cela n'empêche en rien une politique coordonnée en matière de complémentarité « train+vélo » qui doit encore trouver sa voie, c'est le cas de le dire. Les expériences menées devront servir de stimulant pour la suite.

Le **président**: Monsieur Grafé, j'aimerais vous demander de ne pas utiliser votre GSM. J'insiste à ce sujet car c'est vraiment douloureux pour les interprètes.

02.04 Marie-Th. Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de sa réponse. Je constate un changement dans la volonté de la SNCB de tenir davantage compte des cyclistes. J'attire votre attention sur l'intérêt qu'aurait la SNCB à mieux collaborer au développement touristique des régions. La Région wallonne a reçu un prix pour l'aménagement des sentiers RAVEL. Je sais que la SNCB a plutôt tendance à favoriser le transport des vélos vers la côte, mais je souhaiterais une meilleure prise en compte de cet effort qui est fait d'aménagement du territoire et d'utilisation d'anciennes voies de chemin de fer transformées

en pistes cyclables. Plutôt que de prendre leur voiture, les cyclistes devraient penser à prendre le train pour se rendre vers ces chemins de grande randonnée pour vélo. En Flandre, il y a d'ailleurs aussi un très beau réseau du même genre.

La SNCB devrait aussi penser à aménager les voitures qu'elle utilise sur le réseau intérieur. Elle devrait également prévoir une concertation avec la société du TGV car, actuellement, il est impossible de se rendre avec un vélo dans le Nord de la France ou en Hollande, alors qu'en France, les rames de TGV sont prévues pour transporter des vélos. Cette question est problématique à plusieurs niveaux et devrait être étudiée globalement.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik ben blij met dit uitvoerig antwoord. Het actieprogramma zoals verwoord door de minister is indrukwekkend. Ik hoop alleen maar dat hiertegenover ook een budget staat, fasegewijs uit te voeren door de NMBS. Verder hoop ik dat proefprojecten met de nodige klantvriendelijkheid worden gestart, zodat men achteraf niet moet stellen dat de oorspronkelijke bedoeling niet echt lukt en men het project dan maar afblaast. In het verleden is dit helaas maar al te vaak gebeurd. Ik hoor u graag zeggen dat de NMBS de ervaring van proefprojecten in de toekomst zal hanteren bij de structurele aanpak. Wel vind ik het jammer dat proefprojecten zoals hier in Brussel worden stopgezet vooraleer een structurele oplossing te hebben, zoals u het nu voorstelt. Vaak heeft men mensen die met vallen en opstaan en vol goede wil aan een proefproject hebben meegewerkt, maar als er dan een leemte komt tussen proefproject en structurele uitwerking, kan men in die periode heel wat potentiële gebruikers verliezen. Zoiets blijft jammer. Ik hoor u spreken over een zekere koudwatervrees bij de NMBS. Ik hoop dat die wordt overwonnen en dat ook daadwerkelijk en concreet werk wordt gemaakt van de uitvoering van het hier voorgestelde programma. Dat kan iedereen maar ten goede komen die wil meewerken aan de problematiek van het multimodaal vervoer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme cargo multimodale sur la ligne TGV le long du site de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 2748)

03 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister

van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal vrachtovervoer op de hoge-snelheidslijn langs de luchthaven van Luik-Bierset" (nr. 2748)

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, il me revient qu'aucune inscription budgétaire n'aurait été prévue pour l'étude de la réalisation de la plate-forme cargo multimodale qui doit être créée sur la ligne TGV actuellement en cours de construction, longeant le site de l'aéroport de Liège-Bierset et de son village frêt. Or, chacun est conscient de la vocation exceptionnelle du site de Bierset sous l'angle de l'intermodalité.

Pourriez-vous, madame la ministre, confirmer ou infirmer cette information? Pourriez-vous à tout le moins me dire si la SNCB a prévu dans son programme l'étude de faisabilité et l'estimation des coûts de la création d'une telle plate-forme cargo multimodale, qui est indispensable dans le cadre d'une politique de multimodalité, que vous déclarez toujours par ailleurs être l'une de vos priorités?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, ma réponse sera assez courte.

Effectivement, la construction de cette plate-forme a été entreprise à l'initiative de la société provinciale d'investissement. Mais vous le savez certainement mieux que moi. Elle est aujourd'hui, me dit-on, quasiment achevée.

03.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Madame la ministre, la plate-forme dont vous parlez est celle qui constitue le relais avec la ligne de chemin de fer traditionnelle. Je parle quant à moi de la ligne TGV en construction. Il est dommage que l'on ne profite pas des travaux en cours pour y intégrer cette plate-forme multimodale.

03.04 Isabelle Durant, ministre: A ce sujet, il y a effectivement la plate-forme elle-même. Les installations sont accessibles à des lignes ordinaires, en particulier la ligne 36.

Pour ce qui est d'un lien avec le TGV, dans le rapport trimestriel de transparence sur le financement du projet TGV, au sujet duquel je reçois régulièrement un rapport certifié par les commissaires-réviseurs, les budgets sont indiqués par tronçon. Au-delà du tronçon en question, il est donc difficile d'identifier si oui ou non le budget prévoit un allongement du tronçon permettant effectivement le joint avec cette plate-forme multimodale.

Je pense que nous devons revenir sur cette question dans le cadre du plan décennal 2001-2010. J'avais en effet attiré l'attention de la SNCB lorsqu'elle élaborait ledit plan sur l'intérêt d'anticiper sur les investissements prochains, en prévoyant de faire le lien entre la ligne TGV et la plate-forme multimodale lorsque ces deux chantiers seront terminés. Je suppose que cela sera donc demandé dans le cadre du plan de transport, que j'attends déjà depuis plusieurs semaines.

03.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Cela n'y est pas.

03.06 Isabelle Durant, ministre: Comment savez-vous cela? Vous l'avez déjà?

03.07 Jean-Pierre Grafé (PSC): Non, mais j'ai certaines informations.

Mais ma question n'est pas de savoir le montant global prévu pour ce tronçon. Je vous demande de vérifier si, dans les montants prévus par la SNCB, la construction de la plate-forme multimodale cargo est incluse ou non.

03.08 Isabelle Durant, ministre: Si elle est comprise quelque part, elle ne pourra qu'être incluse dans le plan décennal.

03.09 Jean-Pierre Grafé (PSC): J'entends bien, mais je souhaiterais que vous vérifiiez.

03.10 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Grafé, je ne puis, pour vous répondre, que redire ici ce que j'ai déjà dit hier en commission. Mais je crois que vous n'y étiez pas. J'ai expliqué que dans le cadre du plan de transport et du plan décennal, il est prévu que la SNCB me remette son projet. Je l'attends déjà depuis quelques semaines, voire des mois. Par ailleurs, se dérouleront en même temps que le contrat de gestion, la discussion et la négociation sur l'ensemble. C'est à ce moment-là que l'on pourra, d'une part, vérifier si un budget a été prévu pour l'accès à cette plate-forme multimodale. Et, d'autre part, il faudra procéder à des négociations.

Je vous rappelle que la SNCB est une entreprise autonome. Personne ne conteste cela. Par conséquent, le plan décennal se négocie et fait l'objet d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres.

03.11 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, je demanderai donc à la ministre d'être très attentive à cette question lorsqu'elle recevra le projet de plan décennal.

Le **président**: Je rappelle à tout le monde que le système des questions n'est pas une discussion avec le gouvernement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation du réseau express liégeois (REL)" (n° 2749)

04 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van het Luiks Gewestelijk Expresnet" (nr. 2749)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, je sais combien Mme la ministre de la Mobilité et des Transports est consciente de l'importance du réseau ferroviaire au point de vue transport et accessibilité dans les sites urbains et interurbains. On parle peu du projet du réseau express liégeois. Chaque fois qu'on parle de RER, nous avons la sensation que, pour le cabinet de la ministre, il s'agit uniquement du RER bruxellois. Nous souhaitons savoir si le projet de réseau express liégeois, le REL, qui poursuit le même objectif de mettre en place un matériel roulant mieux adapté et d'implanter un plus grand nombre de points d'arrêt en connexion avec le réseau de transports en commun du TEC va se réaliser.

Je demande à Mme la ministre les précisions suivantes: premièrement, a-t-elle fait entreprendre une étude de faisabilité du réseau express liégeois? Deuxièmement, dans le plan décennal d'investissements annoncé par la SNCB, a-t-elle veillé ou veillera-t-elle, dans l'attente de l'étude de faisabilité, à inscrire à tout le moins une enveloppe destinée à réaliser les investissements d'infrastructure nécessaires à la mise en place d'une offre ferroviaire accrue dans l'agglomération liégeoise? Jusqu'à présent, il semblerait que le REL n'ait pas encore fait l'objet de ses préoccupations, contrairement à celles de ses amis ECOLO de Liège. Pourrait-elle me donner des assurances quant à ses intentions concrètes et précises pour réparer cet oubli?

04.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je viens d'expliquer la procédure, à savoir le plan de transport de la SNCB et les objectifs du gouvernement. Je rappelle effectivement qu'autant le RER, réseau autour de Bruxelles, fait partie des priorités du gouvernement, en raison des problèmes de files, d'embouteillages et d'engorgements, autant il n'est

pas du tout exclu de travailler également sur de grandes agglomérations telles que Liège ou Anvers.

Pour le reste, nous examinerons le plan de la SNCB, pour nous rendre compte de ses prévisions de manière à le concrétiser en dégagant les moyens budgétaires nécessaires. Je m'en suis déjà expliquée avec nos amis liégeois, car cette ville présente comme nombre d'agglomérations de taille des problèmes de congestion quotidiens.

En ce qui concerne le REL, réseau autour de Liège, il ne figure pas au centre de nos préoccupations. Il importera d'effectuer une étude complète et précise sur le potentiel de clientèle, les coûts d'exploitation, les impacts commerciaux, la capacité des infrastructures, le matériel requis comme ce sera le cas lorsque cette étude sera réalisée pour Anvers. N'importe quelle mise en œuvre d'un réseau dense et mieux organisé mérite ce genre d'étude.

J'éprouve quelques hésitations quant à la problématique vue sous l'angle du transport régional. Le gouvernement wallon, avec lequel je suis en contact à ce sujet, lancera très prochainement une étude sur les transports publics de l'agglomération liégeoise dans laquelle s'inscrit évidemment la notion de REL.

Enfin, parallèlement, la SNCB étudiera la possibilité dans un premier temps de mieux structurer et de mieux valoriser le service des trains de la desserte du centre de Liège, à l'instar de ce qui se fait pour Bruxelles, le réseau à l'intérieur de Bruxelles étant un embryon de réseau RER, afin d'obtenir un premier résultat à l'horizon 2005-2006, lorsque les travaux en gare de Liège-Guillemins et sur la ligne Bruxelles-Liège seront terminés, avant même que l'ensemble ne soit terminé. Dans ce domaine aussi, dans le cadre du plan de transport de la SNCB, il faudra pousser à ce que l'on puisse "amorcer la pompe REL" du point de vue de la SNCB.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, je prends acte avec plaisir du fait que Mme la ministre nous apprend que le plan décennal de la SNCB, tel qu'il nous sera présenté, prévoit à tout le moins une étude de faisabilité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité

et des Transports sur "le projet d'implantation d'un deuxième terminal TGV sur la site de Schaerbeek-Formation" (n° 2750)

05 **Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande aanleg van een tweede HSL-station op de site van het vormingsstation van Schaerbeek" (nr. 2750)**

05.01 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, en juillet dernier, vous demandiez, madame la ministre, à la SNCB de justifier ses prises de position concernant l'implantation du second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation.

Fin octobre 2000, le conseil d'administration de la SNCB a pris connaissance de la réponse de ses services. Dans le cadre d'un document de gestion d'une trentaine de pages, intitulé "Terminal multimodal pour le trafic voyageurs à Schaerbeek", la SNCB justifie sa position de voir implanter ce second terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation. En effet, dans ce document, la SNCB démontre que, selon elle, ce serait la seule solution d'implantation possible.

Je souhaiterais connaître, madame la ministre, votre appréciation par rapport à ce document.

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je précise tout d'abord qu'afin d'éclairer au mieux une décision qui engagerait très largement les finances de l'Etat à l'avenir, j'ai fait procéder, par des experts indépendants, à un premier examen sommaire des principales questions posées par cette problématique. Le fruit de leurs travaux a été présenté dans le cadre d'un colloque public organisé le 2 octobre 2000, à mon initiative. Nous nous sommes alors rendu compte que de nombreuses questions fondamentales restaient sans réponse et qu'il était, pour le moins, prématuré de se prononcer sur le projet, en tout cas dans la forme telle que présentée par la SNCB.

Le 17 octobre 2000, le gouvernement devait prendre une décision concernant les modalités relatives à ce deuxième terminal puisque l'accord du 11 février 2000 prévoyait que cette décision serait reportée. Je vous lis la décision qui a été prise: "Ce second terminal bruxellois fera l'objet d'une étude globale entreprise en 2001 par l'Etat et son implantation définitive sera décidée au terme de l'étude réalisée en 2002". Autrement dit,

nous nous donnons le temps de réfléchir au coût et aux modalités d'une telle implantation.

Entre-temps, la SNCB a présenté une nouvelle note à laquelle vous faites référence. Ce document sera porté au dossier. Il apporte les données chiffrées qui manquaient cruellement au dossier initial. Parmi celles-ci figurent pour la première fois les quelques informations tant attendues depuis longtemps concernant le coût. Au vu du coût annoncé, elles confirment précisément la pertinence de s'interroger plus avant sur la question.

Pour ma part, je ne perçois pas, dans le document que vous avez cité, la démonstration que Schaerbeek-Formation serait la seule implantation possible pour un second terminal. Je pense que certains éléments doivent être éclaircis avant de prendre une décision. Le 17 octobre dernier, nous avons d'ailleurs décidé de mettre d'abord tous les éléments sur table en 2001 afin de prendre une décision correcte en 2002.

05.03 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de sa réponse aussi précise que nuancée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer Val Benoît à Liège" (n° 2803)**

06 **Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het opfrissen van de metalen gedeelten van de spoorweg Val Benoît te Luik" (nr. 2803)**

06.01 **Jean-Pierre Grafé** (PSC): Monsieur le président, la soumission relative à la peinture du pont de la SNCB Val Benoît à Liège a eu lieu, comme cela avait été annoncé antérieurement.

Cette procédure a été suivie d'une procédure négociée. L'adjudicataire le plus bas est connu. Le dossier est actuellement pendant au département ouvrages d'art de la SNCB à Bruxelles et doit être soumis au ministre.

Je demande à Mme la ministre si elle peut nous confirmer l'engagement qu'elle avait pris pour que ce travail soit effectivement réalisé durant l'année 2001 afin d'améliorer la qualité de la vie et de l'environnement du site du Val Benoît qui, je le

rappelle, a été magnifiquement restauré et traité par le ministère des Travaux publics de la Région wallonne, malgré la crainte que certains des amis de Mme la ministre avaient exprimée.

Aujourd'hui, le seul chantier en attente de réalisation est justement et précisément le reconditionnement de l'horrible pont de chemin de fer du Val Benoît qui relève de la SNCB et de votre décision.

J'espère que vous nous confirmerez ce que vous aviez précédemment annoncé maintenant que la procédure est à votre disposition.

06.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, brièvement, le 6 novembre 2000 a eu lieu l'ouverture des offres. Elles sont à l'examen au niveau local et seront transmises à la commission centrale pour approbation et les travaux de peinture en tout cas pourront être entamés après l'hiver.

06.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Madame la ministre, je vous remercie. J'avais sollicité qu'un nouveau profil soit apporté au pont mais Mme la ministre nous a annoncé généreusement qu'elle se limiterait à quelques pots de couleurs. Cependant, nous n'avons toujours pas cette peinture.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'gratis vervoer van 65-plussers bij De Lijn' (nr. 2760)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de tariefmaatregelen voor 65-plussers' (nr. 2792)

07 Questions orales jointes de
- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la gratuité des transports pour les seniors de plus de 65 ans offerte par « De Lijn »' (n° 2760)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les mesures tarifaires en faveur des plus de 65 ans' (n° 2792)

07.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, de vraag gaat natuurlijk niet over De Lijn. Daarvoor is dit het verkeerde parlement. We kunnen misschien een aantal lessen trekken uit wat bij De Lijn gebeurt, met het oog op de NMBS.

Bij De Lijn heeft men al enige ervaring met het gratis vervoer voor 65-plussers. Ook bij de NMBS bestaat het systeem nu. Het is niet gratis, maar tegen een zeer beperkt tarief. Nu blijkt dat niets is wat het lijkt bij de NMBS. Deze maatregel is een groot succes. Heel wat senioren maken gebruik van het spoor. Extra mensen zitten op de trein. We gaan geen debat starten over het feit of hiermee de juiste doelgroep bereikt wordt.

Alleszins heeft deze maatregel tot gevolg dat er op sommige lijnen congestieproblemen zijn en dat een aantal bestaande congestieproblemen nog worden versterkt. Hier en daar duiken berichten op van pendelaars die vervelend doen omdat ze moeten rechtstaan als ze naar het werk of naar huis gaan. Ze zien hun plaats ingenomen door mensen met een gezegende leeftijd die bijvoorbeeld inkopen gedaan hebben. Zij zitten nu op de stoel waarop de reizigers hadden willen zitten als ze na een lange en vermoeiende werkdag naar huis gaan. Het probleem van de capaciteit en het gebrek eraan uit zich blijkbaar nog scherper door de invoering van die maatregel.

Mijn vraag is zeer concreet, mevrouw de minister. Vanaf midden volgend jaar worden dubbeldektreinen ingezet. Op sommige lijnen zullen ze waarschijnlijk soelaas bieden. Dat is niet overal het geval. Gezien de overvolle treinen, lastige pendelaars, het dreigend nakend conflict tussen generaties op de treinen heb ik een concrete vraag. Vlaamse auteurs - ex-journalisten - hebben er prachtige boeken over geschreven. Gaat de regering zich in overleg met het autonome overheidsbedrijf NMBS beraden over deze tarifiering? Gaat men bijsturen? Een andere mogelijkheid is dat men, gezien de senioren de trein gebruiken, iets doet aan de capaciteit op een aantal lijnen. Op een aantal lijnen wordt iets gedaan. Dat schijnt onvoldoende te zijn om alle congestieproblemen, die de nieuwe maatregelen veroorzaken, op te lossen. Het is schijnbaar zeer moeilijk om in verband met de NMBS maatregelen te nemen. Wanneer men maatregelen neemt die meer mensen op de trein brengen, creëert men problemen die men niet kan hanteren. Aan welke zijde staat u? Staat u aan de zijde van de senior of aan de zijde van de pendelaar - het is wat karikaturaal en provocerend gesteld - of is een verzoening tussen beiden denkbaar?

(Ingevolge een technisch incident is vanaf hier de geluidsopname uitgevallen. Dientengevolge werd voorlopig de tekst van het beknopt verslag overgenomen.)

(En raison d'un incident technique, l'enregistrement sonore a fait défaut à partir d'ici. Provisoirement, le texte du rapport analytique a donc été repris.)

07.02 Daan Schalck (SP): De speciale tariefmaatregelen voor 65-plussers op de trein zijn een groot succes. Er komen nu blijkbaar een aantal klachten van pendelaars die moeten rechtstaan in het woon-werkverkeer en de oorzaak daarvan zien bij de 65-plussers die van de voordeeltarieven gebruik maken. Toch heb ik de indruk dat er eerder een structureel probleem ontstaat door het stijgend aantal reizigers.

Hoe evolueert het reizigersaantal de afgelopen jaren? Kan de evolutie van de investeringen het stijgend reizigersaantal aan? Overweegt de minister aanpassingen aan de gunstmaatregelen voor 65-plussers?

07.03 Minister Isabelle Durant: De tariefmaatregelen voor 65-plussers zijn een groot succes en worden positief onthaald. Ik heb een evaluatieverslag gevraagd over deze en andere tariefmaatregelen.

Om concurrentie moet de pendelaars uit te sluiten werd de maatregel beperkt tot bepaalde uren en werden sommige periodes uitgesloten.

We moeten rekening houden met vraag en aanbod. Op basis van de evaluatie zullen zo nodig aanpassingen gebeuren.

07.04 Bart Somers (VLD): Ik hoop dat de studie waarover sprake ook duidelijk zal maken of het hier over een verschuiving dan wel over een toename van de mobiliteit van senioren gaat.

Ik meen trouwens dat de heer Schalck en ik dezelfde bekommernissen delen, maar er behoren nu eenmaal meer gepensioneerd tot zijn electorale achterban en meer pendelaars tot de mijne. *(Glimlachjes)*

07.05 Daan Schalck (SP): Collega Somers zit hier dus om het geld te verdedigen, wij verdedigen de kleine man. *(Gelach)*

We zullen het resultaat van de studie afwachten. We mogen de maatregelen zeker niet lineair terugschroeven, vermits zij beantwoorden aan een vraag, ook van de sociaal zwakkeren.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het wangedrag van passagiers bij Sabenavluchten" (nr. 2762)

08 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le comportement abusif de certains passagers sur des vols Sabena" (n° 2762)

08.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, berichten omtrent de toenemende agressie in onze samenleving zijn niet nieuw. Dat een vliegtuigmaatschappij als Sabena, als essentieel onderdeel van de samenleving hier niet van gespaard blijft is niet onlogisch. Volgens Sabena-veiligheidsdirecteur Emmanuel Vandenberghe wordt Sabena de laatste tijd echter bijna dagelijks geconfronteerd met incidenten met misnoegde passagiers. Het zou gaan om een verdubbeling van het aantal voorvallen tegenover vorig jaar. Volgens de heer Vandenberghe worden computers aan de incheckbalie vernield en wordt incheckpersoneel verbaal maar ook fysiek aangevallen.

Andere Europese luchtvaartmaatschappijen zouden zelden problemen hebben met agressieve passagiers op de grond. Zij hebben dan weer vooral problemen hebben met passagiers die zich misdragen tijdens de vlucht. Er zou omtrent dit opvallende verschil tussen Sabena en de andere maatschappijen nog geen onderzoek verricht zijn. De Sabena-Veiligheidsdirecteur heeft een "vermoeden" dat wijst in de richting van de stress tengevolge van de slechte bereikbaarheid van de luchthaven tijdens spitsuren en eventuele parkeerproblemen.

Het verbaasde mij dat Sabena, bij monde van haar veiligheidsdirecteur, laat weten dat zijn vermoed dat enkel de passagiers van Sabena last hebben van het spitsuur en van de parkeerproblemen. Blijkbaar ondervinden de passagiers van andere maatschappijen hiervan minder hinder. Deze redenering wekt toch enige argwaan. Hoewel dit soort gedrag uiteraard onbetamelijk en onaanvaardbaar is, zou het niet correct zijn om de oorzaak enkel en alleen bij de passagiers te zoeken. Een onderzoek naar het hoe en waarom van dit gedrag is nog niet gebeurd en is volgens de heer Vandenberghe ook in de toekomst niet nodig.

Het actieprogramma "Time Out" is naar mijn mening wel een goed initiatief. Personeelsleden die in contact komen met passagiers zullen een lessenpakket volgen dat ondermeer bestaat uit het

aanleren van assertiviteitstechnieken en het kalmeren van passagiers. Het lijkt mij echter onbegrijpelijk dat zulke zaken geen deel uitmaken van een basisopleiding.

Verder blijkt dat Sabena nu de bevoegdheid geeft aan het personeel om te beslissen of een passagier al dan niet op een vlucht zal worden toegelaten. Niet alleen laat dit ruimte voor willekeur maar bovendien stel ik mij de vraag of dit niet slechts een lapmiddel is dat gebruikt wordt om zo het probleem niet fundamenteel te moeten aanpakken.

In het licht van deze bedenkingen had ik van de minister graag een antwoord op de volgende vragen:

Vind de minister het samen met mij opvallend dat van alle maatschappijen blijkbaar enkel Sabena problemen van deze omvang kent en gaat de minister met mij akkoord om een onderzoek te laten uitvoeren naar de oorzaak van deze problemen bij Sabena, indien ja, op welke termijn? Zijn er in het verleden reeds onderzoeken gebeurd naar de kwaliteit van de dienstverlening en de opleiding, vooral dan wat betreft de aspecten communicatie en sociale vaardigheden?

Wat betreft het actieprogramma "Time Out", erkent de minister het nut van incorporatie van zulke cursussen in een basisopleiding die zou worden gegeven aan alle werknemers die met passagiers in contact komen?

Vindt de minister het opportuun dat het personeel zelf kan beslissen over het al dan niet vertrekken van een passagier? Wat zijn de criteria die gehanteerd worden? Wat belet misbruiken?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijn diensten kennen deze problematiek. Het gaat niet om een specifiek Belgisch, maar om een Europees en internationaal probleem, waarnaar ook internationaal onderzoek werd gevoerd.

Ik zal een ontwerp indienen om de wet van juli 1937 te wijzigen met betoog op de invoering van nieuwe strafbepalingen voor deze recente vorm van criminaliteit. Agressie aan boord van het vliegtuig kan gevaar inhouden.

Ook op de grond doen zich problemen voor met agressieve passagiers. Er bestaat geen meldingsplicht aan de luchtvaartinspectie. De internationale organisaties ICAO en CEAC beschouwen agressie aan de grond niet als onderdeel van de luchtvaartbeveiligingsproblematiek.

Ik heb het Bestuur der Luchtvaart gevraagd met

de andere actoren onderzoek te voeren naar de omvang van het probleem. De resultaten daarvan worden eind februari 2001 verwacht.

Het bestuur van de Luchtvaart overlegt momenteel met de luchtvaartmaatschappijen over de aanpak van agressieve passagiers. Men onderzoekt of een nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen, ook met de politie, zich hier niet opdringt.

Tussen de vervoerder en de passagiers is trouwens een contract van toepassing, dat moet worden nageleefd. Het is belangrijk om hier te verwijzen naar de Europese initiatieven die worden genomen met het oog op het respecteren van de rechten van de passagiers. Denken we maar aan het vaak voorkomende probleem van overboeking. Die overboeking roept veel gevoelens van agressie op bij gedupeerde reizigers.

08.03 **Bart Somers** (VLD): De veiligheidsdirecteur wijst in De Morgen op het opvallende verschil tussen Sabena en andere maatschappijen. Is Sabena dan zo slecht georganiseerd dat men er met overboekingen geregeld agressie aan de grond oproept?

Dat is wel een snelle conclusie. Vergeet niet dat Sabena momenteel nog met andere zware problemen kampt.

*(Vanaf hier was de geluidsopname correct. De tekst is dus die van het integraal verslag.)
(A partir d'ici, l'enregistrement sonore a repris. Le texte est donc celui du rapport intégral.)*

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, collega's, de heer Karel Van Hoorebeke heeft zijn mondelinge vraag nr. 2846 ingetrokken. Heeft er iemand bezwaar tegen dat ik over hetzelfde onderwerp een eigen niet-geagendeerde vraag stel? (Nee)

09 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- mevrouw **Fientje Moerman** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'een aantal Gentse dossiers in het tienjaren-investeringsplan van de NMBS' (nr. 2785)
- de heer **Daan Schalck** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het tienjarig investeringsprogramma van de NMBS en de consequenties voor Gent' (nr. 2836)

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'een aantal Gentse dossiers in het tienjaren-investeringsplan van de NMBS' (nr. 2867)

09 Questions orales jointes de

- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'un certain nombre de dossiers gantois contenus dans le plan décennal d'investissements de la SNCB' (n° 2785)

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le programme décennal d'investissements de la SNCB et ses conséquences pour Gand' (n° 2836)

- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'un certain nombre de dossiers gantois contenus dans le plan décennal d'investissements de la SNCB' (n° 2867)

09.01 Fientje Moerman (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal proberen correct Nederlands te spreken. Dan moeten de tolken niet vertalen uit het Gents naar het Nederlands. Zo wordt de geluidsinstallatie minder belast.

Mevrouw de minister, momenteel voert u afrondende besprekingen met de NMBS over het investeringsplan voor de komende tien jaar 2001-2010. Dit is een vrij lange periode. Het is dus van het grootste belang dat in dit plan de noodzakelijke investeringen zitten die het mobiliteitsgedrag in België en zeker ook in Vlaanderen kunnen beïnvloeden. Specifiek voor de Gentse regio zijn er drie projecten die potentieel belangrijk zijn in dat investeringsplan. Het eerste project betreft de stationsomgeving van Gent St.-Pieters, het tweede betreft het station Gent Dampoort, en het derde betreft de ophoging van de spoorlijn van Gent Dampoort-Wondelgem, lijn 58.

Wij hebben onlangs geruchten opgevangen dat het niet zo goed zou zitten met de kredieten voor het tienjarenplan. Ik wil u daarover dus vandaag ondervragen, mevrouw de minister. Ik zal beginnen met het zwaarste dossier, dat van de stationsomgeving van Gent Sint-Pieters waar 38.000 reizigers per dag opstappen. Dit is dus het belangrijkste reizigersstation van heel Vlaanderen. Het is trouwens het derde belangrijkste station van heel België. Aan het station Gent Sint-Pieters heeft de NMBS de voorbije decennia eigenlijk niet veel gedaan. De NMBS is nu wel bezig het voorgebouw - ik zei bijna het voorgeborchte - van

het station te restaureren. Verder gebeurt er echter niets.

Elders in België - ik wil me niet beperken tot Vlaanderen - zien we dat bijvoorbeeld in Antwerpen-Centraal 8 miljard frank wordt geïnvesteerd, in Luik-Guillemins eveneens 8 miljard frank, in Brussel-Zuid 6 miljard frank, in Namen 6 miljard frank, en in Leuven 3 miljard frank. Deze investeringen houden al dan niet verband met de HST, maar deze miljardeninvesteringen vinden tenminste plaats. In Gent gebeurt er echter niets. De stad Gent heeft rond de stationsomgeving een vrij ambitieus ontwerp opgemaakt. Men wil proberen het station te integreren in de hele stationsomgeving die beter ontwikkeld zou worden. Het plan houdt in dat de grond onder het station wordt uitgegraven over een oppervlakte van 25.000 vierkante meter en daar een nieuw busstation aan te leggen en een parkeergarage voor 1.000 wagens, iets wat absoluut noodzakelijk is omdat de parkeerdruk in die omgeving werkelijk onhoudbaar wordt. Er zou ook een stalling komen voor 3.000 tot 5.000 fietsen. Nu liggen er elke dag honderden, zo niet duizenden fietsen gewoon op straat, tot ergernis van zowel de fietsers als van de voetgangers die zich er telkens een weg tussen moeten banen. Men zou ook nieuwe tramhaltes creëren, commerciële ruimtes, en zo verder. Bovendien voorziet het plan in de ontwikkeling van de gronden die de NMBS zelf beheert. De NMBS zou die gronden door een terugverdieneffect zelf kunnen exploiteren. Er wordt gedacht aan kantoorruimten, commerciële ruimten, een bioscoopcomplex, en andere zaken. Op het einde van de Fabiolalaan zou een groene as worden aangelegd waar de gronden van de NMBS zich bevinden.

In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zullen ook de wijken rond het station verder worden ontwikkeld, met respect voor het eigen karakter van die buurt. De eigen diensten van de NMBS hebben hierover blijkbaar berekeningen gemaakt, maar ik heb daar geen cijfers over. Ik begrijp evenwel dat het om een miljardenproject gaat.

Het tweede dossier heeft betrekking op het station Dampoort. Dit station heeft een strategische ligging tussen de oude stad en de noordelijke fusiegemeenten. Ondanks diverse pogingen om de toestand te verhelpen, is de toestand vandaag een absolute ramp te noemen op het gebied van verkeersafhandeling. Er bestaat maar één goede oplossing, een totaalaanpak met onder meer een ondertunneling, wat een investering van 7,5

miljard frank veronderstelt. Het financieel aandeel van de NMBS hierin wordt geraamd op 1 tot 1,5 miljard frank.

Het derde project heeft betrekking op de ophoging van het tracé Dampoort-Wondelgem. Dit project is ook belangrijk voor De Lijn, de Openbare Vervoersmaatschappij van Vlaanderen. De Lijn zou immers in Wissehagen haar nieuwe bussenstelplaats willen vestigen. Zo lang het tracé van die lijn niet wordt opgehoogd, kan dit echter niet. Waar die lijn passeert zijn er bovendien nog een groot aantal gelijkgrondse spoorwegovergangen. Met het oog op de verkeersafhandeling en -veiligheid is het niet aangewezen deze overgangen te behouden. De raming van het totale project hiervoor bedraagt 1,6 miljard frank, waarvan het aandeel van de NMBS 790 miljoen bedraagt. Mevrouw de minister, ik had u hierover de volgende drie vragen willen stellen.

Ten eerste, worden er in het nieuwe tienjarige investeringsplan de nodige kredieten voorzien om de herinrichting van het St.-Pietersstation en omgeving te kunnen realiseren? Zo ja, liggen deze kredieten vast en hoeveel bedragen ze? Zo nee, waarom werd dit project geweerd uit het tienjarig investeringsplan? U kunt niet met enig sérieux alternatieve vervoersplannen uitwerken en vragen dat het mobiliteitsgedrag verandert, en tegelijkertijd het belangrijkste reizigersknooppunt links laten liggen.

Ten tweede, worden er in het nieuwe tienjarige investeringsplan de nodige kredieten voorzien om het project rond het Dampoortstation te kunnen realiseren? Zo ja, liggen deze kredieten vast en hoeveel bedragen ze? Zo nee, waarom werd ook dit dossier geweerd uit het tienjarig investeringsplan?

Ten derde, worden in het nieuwe tienjarig investeringsplan de nodige kredieten voorzien om de ophoging van het tracé Dampoort-Wondelgem te kunnen realiseren? Zo ja, liggen deze kredieten vast en hoeveel bedragen ze? Zo nee, waarom werd dit dossier geweerd uit het tienjarig investeringsplan?

Mevrouw de minister, ik heb altijd al een hekel gehad aan de politiek op zijn Amerikaans, waarbij een of andere senator van een Amerikaanse staat met alle geweld een nieuwe weg of fabriek tracht te verkrijgen in zijn staat. Als we de toestand in onze regio echter vergelijken met wat er in Vlaanderen en België gebeurt, dan hebben we als vertegenwoordigers van die regio – en ik merk dat mijn collega's dezelfde vragen hebben – de

verdomde plicht u erop te wijzen dat het tienjarig investeringsplan deze kredieten moet begroten.

09.02 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vragen liggen in dezelfde aard, maar ik wou nog een aantal aspecten van die projecten belichten, want het gaat over meer dan mobiliteit alleen.

De leefbaarheid van de grote steden heeft in deze regeringsverklaring bijzondere aandacht gekregen. De regering heeft vorig jaar al aangekondigd dat ze voor de leefbaarheid van de grote steden een aantal specifieke acties wilt ondernemen. Eigenlijk zijn stationsbuurten in de meeste grote steden zeer kwetsbare buurten, ook vandaag nog, omdat die in de negentiende eeuw zijn ontstaan en een zeer dichte bebouwing hebben. Voor Gent Sint-Pieters is dat misschien iets minder het geval, alhoewel. De stationsbuurten staan sowieso onder druk, niet alleen door de mobiliteit die ze zelf aanzuigen, maar ook door de omgeving.

Investerings in stations hebben dikwijls een effect dat veel verder gaat dan mobiliteit en kunnen vaak de leefbaarheid van de stationsbuurten zeer sterk ten goede beïnvloeden. In dat regeerakkoord is ook sprake van de vijf grote steden - Charleroi, Luik, Brussel, Antwerpen en Gent - waar initiatieven zouden moeten worden genomen. Op het vlak van die stationsbuurten stellen wij inderdaad vast dat ze in vier steden in uitvoering zijn, al zijn afgewerkt of op zijn minst zijn gepland. In een stad is dat nog niet het geval.

De plannen die nu in onze stad voorliggen zijn niet alleen ambitieuze plannen en grote investeringen, maar gaan, onder andere, over een ondergrondse fietsparking van 3.000 tot 5.000 plaatsen. Wat Gent Dampoort betreft, gaat het om de oplossing van een absoluut rampkruispunt voor zwakke weggebruikers. We spreken over een rotonde van verschillende hectaren die men voorlopig heeft moeten aanleggen, maar dit betekent nog een uitgave van 100 miljoen frank. Voor dergelijke projecten moet men de NMBS, de stad, de Lijn en een aantal actoren op dezelfde lijn krijgen.

Vandaag zitten alvast de Lijn en de stad Gent voor die grote projecten op dezelfde lijn, maar als de NMBS zou achterblijven komt de hele leefbaarheid en de uitvoering van de buurtontwikkeling in het gedrang. Dat is cruciaal. Het gaat over meer dan het vertrek en de aankomst van treinen of het verwerken van een groot aantal passagiers. Aan de Dampoort bijvoorbeeld, gaat het er over dat de

onleefbaarheid nog tien jaar zou blijven duren, met alle gevolgen van dien. Dit is echt een probleemkruispunt op alle vlakken. Ik durf er als voetganger of fietser bijna niet oversteken. Wij wachten op de NMBS om alstublieft aan dat reuzenproject, waarbij iedereen de neuzen nu ongeveer in dezelfde richting heeft, mee te doen. Anders kan niemand anders iets doen. Het is meer dan zomaar een prestigeproject. Dat wou ik nogmaals beklemtonen.

De problematiek rond lijn 58 lijkt misschien een bagatel. Wordt de lijn opgehoogd of niet? Komt er een overweg of niet? We spreken over De Muide-Meulestede, een wijk in Gent die het al heel moeilijk heeft en bijna letterlijk en figuurlijk op een eiland zit, waarbij die verschillende overwegen nog een bijkomende barrière vormen. Het zou, bijvoorbeeld, mogelijk zijn om, nadat de lijn is opgehoogd, de heropening van het Muidestation te overwegen, waardoor heel veel mensen die in de havenzone werken opnieuw een aansluiting via het spoor zouden hebben en van daaruit via alternatieve vervoerswijzen in die haven zouden kunnen geraken. Er werken daar 50.000 mensen. Deze kwestie kadert echt in een bredere mobiliteitsproblematiek.

Ik heb daarjuist de rel van de heer Grafé rond Luik gehoord. Misschien kunnen we daar de REG van Gent aan toevoegen. Dan spreek ik niet over Rationeel Energieverbruik, waarvan REG de klassieke afkorting is.

In het regeerakkoord is sprake van een visie op mobiliteit rond alle grote steden. Ik denk dat die visie binnen de stad echt bestaat. We zouden de NMBS bijna moeten vragen om alstublieft mee te doen met de bestaande plannen, zo niet kan niemand de eerste tien jaar een stap vooruit zetten. Daarom sluit dit meer dan zomaar een regionaal dossiertje aan bij het pleidooi van mijn collega.

09.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de vice-eerste minister, de vorige sprekers schetsten de situatie perfect. Misschien heeft u de indruk dat de zaken een beetje zwart-wit werden voorgesteld, wat trouwens mogelijk is gezien zij beiden als leden van de meerderheid zetelen in het Gents Schepencollege. Welnu, als lid van de oppositie moet ik toegeven dat zij geen ongelijk hebben wat betreft de problemen met betrekking tot de stations.

Mevrouw de minister, al het cijfermateriaal en de sociologische gegevens ten spijt, is voor alle terzake verantwoordelijke ministers een

eenvoudig en kort bezoek aan het Gents Sint-Pietersstation aan te bevelen. Tien minuten volstaan om zich ervan te vergewissen dat de tijd daar is blijven stilstaan. Kijkt men in de stationshall naar omhoog, dan krijgt men de indruk dat Edward Anseele nog maar kort werd guillotined, want zijn hoofd hangt daar zomaar.

De tunnel doet mij denken aan één of andere schuilkelder tegen bombardementen tijdens WO II en de situatie op de perrons en in de loketzaal is werkelijk armzalig. De omgeving is al even treurig omwille van het grote aantal fietsen dat er blijft staan. Bovendien zou naar verluidt de NMBS zinnens zijn de parking te verkleinen. Uiteraard wil ik niet beweren dat alles te wijten is aan de NMBS, maar niettemin rijzen er ernstige problemen.

De Dampoort is niet alleen verkeersonveilig; er woedt ook criminaliteit. Het ene staat trouwens in verband met het andere. Immers, waar alles vlot verloopt en goed is gestructureerd doen zich minder andere problemen voor.

Voorts kan ik de heer Schalck bijtreden wat betreft de omsluiting van de Muide. Ik woon er niet ver vandaan en ben dus zeer vertrouwd met die omgeving. Deze oude havenbuurt is een aaneenschakeling van een paar eilanden die, omwille van de stedelijke architectuur, water en spoorwegen, nog desolater werden.

Mevrouw de minister, de steun die de vorige sprekers terzake vroegen is dringend nodig en om die reden sluit ik mij aan bij hun verzoek.

09.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ken de problemen van de Gentenaars en ik erken dat het ernstig is. U hebt het over de stations Gent Sint-Pieters en Gent-Dampoort en over de lijn Dampoort-Wondelgem. Ik heb daarover al een verklaring gegeven naar aanleiding van de vraag van de heer Grafé.

Wat het investeringsplan voor 2001-2010 betreft, wachten wij op een plan van de NMBS. Dit project krijgt van de regering prioriteit, maar we moeten eerst onderhandelen met de NMBS over haar aandeel in de eventuele projecten. Voor vele projecten moeten immers de gemeenten, soms particuliere personen, de provincie en de NMBS samenwerken. Ik kan u nog dus niet antwoorden wat de beslissingen zijn van de NMBS over het investeringsplan 2001-2010, want er zijn nog geen officiële plannen bekendgemaakt.

Ik ben wel op de hoogte van het plan van de

NMBS wat de gewone investeringen betreft voor deze drie problemen. Wat het station en de omgeving van Gent-Sint-Pieters betreft, is de NMBS zich ten volle bewust dat dit een van de belangrijkste stations van België is. Daarom zijn er reeds verschillende werken in uitvoering. Dat is toch verheugend. Zo werd bijvoorbeeld de aansluiting tussen het trein- en tramstation drastisch verbeterd. Ook zijn er voor de toekomst nog andere werken gepland. Er werd een urbanistische studie uitgevoerd door een architectenbureau met het oog op een ingrijpende renovatie van het hele station. Dat weet u wel, veronderstel ik.

Voor Gent-Dampoort werd door de vier belanghebbende partijen - de Lijn, de stad Gent, het Vlaamse Gewest en de NMBS - een studiebureau aangesteld om een masterplan te ontwerpen. De NMBS zou hierbij een deel van de gronden van het vroegere wegcentrum ABX ter beschikking moeten stellen en desgevallend het station moeten verplaatsen. De financiële implicatie voor elke partij kan op dit ogenblik nog niet worden becijferd, zodat nog geen concrete beslissingen kunnen worden genomen.

Voor het traject van lijn 58 van Gent-Dampoort naar Wondelgem, worden door de huidige studies de kosten voor de verhoging van deze lijn op 2,4 miljard frank geraamd. De NMBS zou 1 miljard bijdragen. Dat zijn voor u misschien geen nieuwe elementen, maar ik kan u nog niet veel meer zeggen. Ik wacht nog op het plan. Over de enveloppe van de NMBS zullen wij spreken naar aanleiding van de vraag van de heer Ansoms.

Voor de tien volgende jaren is een budget van meer dan 500 miljard uitgetrokken. Daar de NMBS erkent dat Gent Sint-Pieters een van de belangrijkste stations van België is, hoop ik dat zij het project voor de verbetering van dit station en voor de verbetering van de andere twee pijnpunten mee financieren in het kader van het investeringsplan 2001-2010. U weet echter ook dat hierover moet worden onderhandeld. De moeilijkheid aan deze onderhandelingen is de arbitrage tussen verschillende belangrijke dossiers voor Vlaanderen, Wallonië en Brussel en voor het goederen- of reizigersvervoer.

09.05 Fientje Moerman (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank mevrouw de minister voor haar antwoord. Ik blijf evenwel op mijn honger. Ik heb de indruk dat de NMBS u niet alles vertelt. Ik kan me vergissen. Men heeft mij verteld dat de NMBS voor het project Gent Sint-Pieters de investering door de eigen diensten heeft laten becijferen. Men

heeft er precieze gegevens over. Als de NMBS dat gedaan heeft, vind ik het normaal dat men deze gegevens ook aan u en aan ons meedeelt als u er een vraag over krijgt. Ik noteer dat er voorlopig geen geld voorzien is.

Wat de Dampoort betreft heeft de NV Eurostation in november 1993 een studieopdracht van de NMBS gekregen. Het bureau dat werd aangesteld - Tritel - heeft in 1994 de verkeersstudie afgerond en heeft een drietal alternatieve voorstellen geformuleerd. Een oplossing werd weerhouden, met name deze met de ondertunneling van het Octrooiplein, de herorganisatie van het Antwerpenplein, een nieuwe brug over het Handelsdok en het verleggen van de stadsring langs deze infrastructuur. In maart 1995 zijn twee werkgroepen opgericht: een technische werkgroep en een financieel-administratieve werkgroep. U zegt dat er geen beslissing is. Ik citeer: "In de schoot van de financieel-administratieve werkgroep werd een akkoord bereikt over de tekst van een ontwerp van protocolakkoord met als titel: principeovereenkomst tot samenwerking met betrekking tot het stadsontwikkelingsproject Dampoort". Dit akkoord zou inmiddels door alle partijen ondertekend zijn. Hoe valt dat te rijmen met wat men nu zegt over het feit dat er geen beslissing is? Er moet een beslissing komen om geld toe te wijzen. Over wat men wil is er wel een ontwerpprotocol ondertekend.

Als de NMBS zegt dat de ophoging van de lijn 58 een miljard kost, hebben we een cijfer dat iets lager ligt: een kleine 800 miljoen. Die zaken worden altijd iets duurder. Het is essentieel voor de ontwikkeling van de nieuwe stelplaats van De Lijn. De Lijn heeft nieuwe trams besteld voor Antwerpen en Gent en een aantal ervan rijden reeds rond. Die kunnen niet worden onderhouden in de huidige stelplaats en onderhoudswerkplaats. De nieuwe locatie is Wissehagen. Die toekenning ging gepaard met heel wat moeilijkheden en heeft jarenlang aangesleept. De lijn 58 moet worden opgehoogd, voor de sanering van de buurt en de afwikkeling van het verkeer, maar ook voor die stelplaats. Hier heb ik het meer bepaald exclusief over het openbaar vervoer, dat u toch nauw aan het hart ligt.

Politiek is altijd keuzes maken. Als we de optelsom maken van alle wensen en plannen van iedereen, komen we er nooit, zelfs niet met 100% van de belastingsgelden en 100% van de inkomsten. Dan moeten keuzes gemaakt worden. Als ik zie wat in België en Vlaanderen door de NMBS is gerealiseerd, kan ik niet anders dan

besluiten dat Gent stiefmoederlijk behandeld wordt. Het is nu tijd om de vijs aan te draaien en ervoor te zorgen dat in het tienjarig investeringsplan ook een considerabele investering in de Gentse regio komt.

09.06 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, ik beschik niet over alle gegevens van de NMBS, maar er zijn werkgroepen van de stad, De Lijn en de NMBS al gedurende jaren aan het werken rond die projecten. Ik ben vooral bang dat men de onderhandelingen op korte termijn over het tienjarig investeringsprogramma zal laten voorgaan, om vervolgens af te komen met cijfers voor die projecten die daar niet in zouden passen. Ik weet dat u onder tijdsdruk staat voor het tienjaarlijks investeringsprogramma. De ruwe ramingen zijn er zeker al voor die projecten. Als u ze niet via de NMBS kan krijgen, kunnen wij ze u wellicht langs de stad rond bezorgen. De ruwe ramingen zijn er zeker. Wij mogen volgens mij niet vervallen in een systeem waarin men eerst een tienjaarlijks investeringsprogramma vastlegt en stelt niet over cijfers te beschikken om een project daarin te kunnen opnemen, om over zes maanden vast te stellen dat de projecten niet betaalbaar zijn op het ogenblik dat de cijfers wel ter beschikking komen.

09.07 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik zal mijn repliek beperkt houden. Gent in het algemeen en Gent-Sint-Pieters in het bijzonder zijn nooit prioritair geweest voor de NMBS, tenzij misschien in de tijd van de Wereldtentoonstelling van 1913. Mijn vrees is dat Gent nooit prioritair zal zijn en zeker niet de eerste jaren, want op dat vlak lijkt de NMBS mij reeds lang een keuze te hebben gemaakt. Mijn hoop is dat vragen zoals hier zijn gesteld daar eventueel iets aan kunnen veranderen.

09.08 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Schalck, voor dit belangrijke dossier is er nog geen beslissing op het federale niveau. U moet weten dat het gevaar bestaat dat de nieuwe investeringsplannen van de NMBS aangevat worden zonder rekening te houden met de resultaten van de nu aflopende onderhandelingen op lokaal niveau. Deze zouden dan in de schuif kunnen verdwijnen. Dit investeringsplan houdt een relatieve soepelheid in en het bevat verschillende onderdelen. Het gaat hier om investeringen in nieuwe sporen, in stations, in rollend materieel. Met elk van die onderdelen zijn afzonderlijke budgetten gemoeid. Ik kan niet zeggen of dit investeringsplan in zijn geheel of helemaal niet gerealiseerd zal worden. Daarvoor is het nog te vroeg. Ik begrijp de

noodzaak aan comfort bij de treinreizigers, en de andere noodzaken die in deze regio bestaan, en ik hoop dus dat niet alleen van mijn kant druk wordt uitgeoefend op de NMBS om belangrijke projecten als dit te steunen. Wij zullen in de eerste versie van het NMBS-project kunnen zien welke bijdragen uit dit specifieke dossier zij in globo zullen aannemen naast de gewone investeringen die reeds gepland waren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verschil tussen woord en daad inzake de financiering van de spoorinvesteringen" (nr. 582)

10 Interpellation de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la différence entre les paroles et les actes quant au financement des investissements ferroviaires" (n° 582)

10.01 Jos Ansoms (CVP): Mevrouw de minister, we hebben zojuist een kleurrijke illustratie van het thema van mijn interpellatie kunnen horen, met name het verschil tussen woord en daad inzake investeringen in het binnenlandse spoorverkeer. Ik kon geen betere illustratie bedenken dan diegene die zojuist door de Gentse collega's naar voren werd gebracht. Het is nu eenmaal zo dat de federale regering grote verwachtingen gecreëerd heeft inzake het openbaar vervoer. Er zou een trendbreuk komen en we zouden het verschil met het verleden wel merken. Ik zal dit niet verder ontwikkelen. Als er iets noodzakelijk is, dan is het wel dat het openbaar vervoer meer middelen krijgt. Het moet immers een belangrijke rol spelen bij het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk. Als men wenst te investeren in het openbaar vervoer, dan moet men dat nu doen en niet in het jaar 2010, laat staan in 2015. Als men nu investeert, dan kan men binnen 4, 5 of 6 jaar resultaten verwachten. Als men daarentegen pas in 2010 een aantal bijkomende miljarden gaat investeren, moet men beseffen dat die werken ook 2 à 3 jaar zullen duren. We hebben daar dus tot 2015 of 2016 helemaal niets aan. Ik merk met alle respect op dat ik die teksten heel graag lees, maar het is aan de parlementsleden om na te gaan wat de regering in deze legislatuur doet inzake het oplossen van het mobiliteitsprobleem. Dat is de toetssteen voor de ernst waarmee deze regering het mobiliteitsbeleid voert. Hierin moet een grote rol worden gespeeld door het openbaar vervoer. Toen ik in september het artikel las in de krant waarin de minister zei dat zij 70 miljard frank extra

vroeg aan spoorinvesteringen, niet voor 2010 maar in deze legislatuur, meende ik dat zij op de goede weg was. Hebt u dat artikel niet? Ik zal het u bezorgen.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Ik had 50 miljard frank gevraagd en ik heb 5 miljard frank meer gekregen.

10.03 **Jos Ansoms** (CVP): Ik zal u het artikel bezorgen. Ik was hier zeer gelukkig mee omdat u in de goede richting ging. Als men wenst dat het spoor een belangrijke rol gaat spelen, bijvoorbeeld een toename van het personenvervoer met 50% in 2010, dan zal men inderdaad dergelijke bedragen moeten investeren. Alleen stellen wij vast dat u deze legislatuur geen 70 miljard frank extra krijgt maar slechts 6 miljard frank. U krijgt volgend jaar 1 miljard frank, 2 miljard frank in 2002 en 3 miljard in 2003. Samen is dat 6 miljard frank extra, niet meer. Als ik dat vergelijk met vroegere regeringen, dan zitten we met een groot verschil. Tijdens de legislatuur Dehaene-I werd 17 miljard frank extra geïnvesteerd en tijdens Dehaene-II was dat 29 miljard frank. Dat geld werd nog tijdens deze legislaturen toegekend, men uitte toen geen goede voornemens voor later. Nu krijgt u 6 miljard frank extra en wordt dit bedrag nog gekoppeld aan allerlei voorwaarden, bijvoorbeeld de opbrengst van de UMTS-licenties en de wet op de modernisering van de NMBS. Uit krantenartikels weten we wat dit laatste betekent, namelijk het opnieuw samenstellen van de raad van bestuur met onder andere een nieuwe afgevaardigd bestuurder.

Etienne Schouppe zal worden vervangen door iemand van PS-signatuur. Dat is dan de modernisering van de NMBS. In ieder geval, dat waren de twee voorwaarden voor de NMBS om volgend jaar extra geld te ontvangen.

Nu kom ik tot de kern van mijn betoog en de vragen. Zelfs al brengen de UMTS-licenties veel op en slaagt de regering erin om de NMBS te moderniseren, met andere woorden, zelfs als het allemaal meevalt, dan nog is het niet zeker dat volgend jaar 1 miljard en het jaar daarop 2 miljard extra worden uitgekeerd. Immers, we vernemen dat voor 2000 de minister van Begroting beslist heeft slechts elf twaalfden van de investeringsenvelop voor 2000 over te maken, of 2,3 miljard minder dan wat voor 2000 voorzien was. Sommigen denken zelfs nog verder en beweren dat die begrotingstechniek ook voor 2001 en 2002 zal worden toegepast, wat 6,9 miljard minderinkomsten voor de NMBS betekent. Als dat waar is, heb ik gisteren terecht de term negatieve

trendbreuk gebruikt. Ik hoop dat u dit in uw antwoord zult tegenspreken. Mevrouw de minister, mijn vragen zijn heel eenvoudig. Klopt het dat in het lopende begrotingsjaar slechts elf twaalfden van het voorziene investeringsbedrag voor het binnenlands spoor aan de NMBS worden uitgekeerd? Zo ja, wat is de motivatie? Misschien is daar een ernstige reden toe, dan zou ik die graag van u vernemen. Bestaat de kans dat dit ook in 2001 en 2002 wordt toegepast?

Mijn volgende reeks vragen is de volgende. Wat gaat u doen als de UMTS-licenties minder opbrengen dan verwacht? Ik ben niet die dit stelt, maar de minister van Begroting heeft uitdrukkelijk bij het begin van de begrotingsbespreking in de commissie voor de Financiën verklaard dat hij terzake pessimistisch was, omdat alles erop wijst dat de opbrengsten veel lager zijn. Zult u volgend jaar dan wel uw 1 miljard en het jaar daarop 2 miljard krijgen, want die moeten komen van de rente op de hopelijk aanzienlijke ontvangsten van de verkoop van de UMTS-licenties? Als men die opbrengst niet kan binnenrijven, zal men evenmin kunnen rekenen op een grote interest. In ieder geval vernam ik graag wat uw standpunt is als het scenario dat minister Vande Lanotte heeft geschetst, de waarheid wordt. Zult u dan ook dezelfde techniek toepassen en in plaats van bijvoorbeeld zes zesden van de dotatie over te maken, slechts vijf zesden, omdat u enige tegenslag hebt gehad?

Stel dat de modernisering moeilijker verloopt dan verwacht en dat ze langer duurt, zult u dan ook wachten tot ze achter de rug is alvorens u het eerste extra miljard uitbetaalt, want de modernisering was de tweede voorwaarde om meer geld aan de NMBS te geven?

Deze vragen kunnen ongetwijfeld gemakkelijk worden beantwoord.

10.04 Minister **Isabelle Durant**: Wat de begrotingstechniek betreft, is het niet mijn intentie om de kredieten voor het jaar 2001 te verlagen. Om budgettaire redenen, maar ook omwille van de harmonisatie van de stortingen van de exploitatie- en investeringstoelagen, werd in 1999 beslist om voor de investeringstoelagen van de begroting van 2000 over te stappen naar een systeem van 3/12 toelagen van het vorige jaar en 9/12 toelagen van het lopende jaar, naar een systeem van 4/12 en 8/12 zoals dat op de exploitatietoelagen van toepassing is. Het overstappen op dit systeem bracht uiteraard het uitstellen van één twaalfde van 2000 naar 2001 met zich. Uiteindelijk zullen weldegelijk 12

maanden in 2000 worden betaald, inclusief één maand van het krediet voor 2001, dat op het einde van dit jaar vooraf wordt betaald. Het is dus normaal dat de NMBS niet meer het equivalent van 12 maanden in 2001 ontvangt, want één maand van 2001 werd al in 2000 gestort! Voor de komende jaren bepaalt de notificatie mobiliteit van de Ministerraad van 17 oktober 2000 dat een aanpassing zal worden verricht in 2002 en 2003, zodat de kredieten zullen worden uitgekeerd op basis van een volledig jaar. Het uitstel van één maand toelage in het jaar 2000 zal dus geleidelijk worden opgeslorpt in 2002 en 2003.

Wat het totale budget en de garantie door het UMTS betreft, heb ik, zoals in de notificatie te lezen staat, me ervan vergewist dat deze bedragen gewaarborgd zijn, wat de inkomsten uit de verkoop van de UMTS-vergunningen ook mogen zijn. Dit is voor mij een belangrijke garantie. Men kan niet zeggen dat de NMBS alleen van de inkomsten van de UMTS afhangt. Men kan geen kat in een zak kopen. De aankondiging preciseert ook dat de rente-inkomsten uit de verkoop van UMTS-vergunningen een mogelijke financieringsbron zullen uitmaken van deze bijkomende toelage, ter investering toegekend aan de NMBS. Dat betekent dat andere financieringsvormen op grond van de jaarlijkse, budgettaire behoeften zullen worden bestudeerd. Een oplossing zou eveneens kunnen liggen in de verlichting van de door de NMBS te betalen rentelasten via een overname van haar schulden. Zo zou de NMBS de vrijgemaakte sommen kunnen aanwenden voor investeringen in het spoor. Dat is een garantie. Men mag dus niet zeggen dat de NMBS vaarwel mag zeggen aan de 6 miljard frank die in de huidige legislatuur waren aangekondigd. Het tienjarenplan zal immers op basis van met 55 miljard frank verhoogde kredieten, tot in 2010, worden aangenomen. Ik zal niet herhalen wat ik gisteren terzake heb gezegd.

10.05 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bij wijze van illustratie wens ik te zeggen dat in de krant van 9 september werd beweerd dat 70 miljard frank bijkomende investeringen zouden worden gedaan inzake spoorwegen. Ik heb mij op één puntje vergist, namelijk toen ik zei dat het binnen de legislatuur zou gebeuren. Het was binnen de vijf jaar. U zegt dat per jaar 5 miljard frank meer zal worden toegekend aan het reizigersverkeer en voor het voorstadsnet rond Brussel vijf maal 8,5 miljard frank. Als u het alleen over het reizigersvervoer wenst te hebben, betekent dat 15 miljard frank gespreid over drie jaar.

Mevrouw de minister, uw antwoord in verband met de 11/12 heb ik niet goed begrepen. Ik meen dat u het hebt afgelezen en het zou mij dan ook genoeg doen indien ik daarvan een kopie mocht ontvangen. Ik probeer het te reconstrueren - ik heb al veel begrotingen meegemaakt en ik ken de bestaande technieken. U hebt zeer ingewikkeld gezegd dat, indien er niet zou worden ingegrepen voor het jaar 2000, er slechts 11/12 zouden worden betaald. U hebt daaraan toegevoegd dat een voorafname zou gebeuren op de investeringen voor 2001 en dat 1/12, bestemd voor 2001, zou worden gestort vóór 31 december 2000, zodat men in het jaar 2000 aan 12/12 komt. Tot hier klopt mijn redenering nog, denk ik. Dan hebt u gezegd dat u die zaak in het jaar 2002 en in het jaar 2003 zou rechtzetten. Dan blijft mijn redenering overeind dat niet in het jaar 2000 11/12 zal worden betaald, want u gaat 1/12 van het jaar 2001 vóór het einde van dit jaar betalen. In het jaar 2001 blijft u dan wel met 11/12 zitten, want zoals u zei wordt die zaak pas in 2002 rechtgezet. Als ik alles goed begrepen heb, zal in het jaar 2001 slechts 11/12 worden uitbetaald. Dat betekent 2,3 miljard frank minder dan gepland. Laten wij veronderstellen dat er 1 miljard frank bijkomt, dan blijft het nog zo dat in het jaar 2001 minder zal worden uitbetaald dan verwacht. Op de drie betrokken jaren moet in elk geval 2,3 miljard van de 6 miljard frank worden afgetrokken, zodat men aan 3,7 miljard (*korte onderbreking van de klank*).....de UMTS zal zijn. Ik noteer dat. U zegt echter zelf dat u op dit ogenblik nog niet weet hoe het zal worden gefinancierd en dat er dus ook niets van in de begroting zal staan. Dat moet voor mij ook niet. Ik begrijp dat de regering op dit ogenblik niet weet hoe ze de zaak gaat financieren mocht het project tegenvallen. Een mogelijkheid zou zijn de kwijtschelding van schuld aan de NMBS.

Mevrouw de minister, ik blijf voor een groot stuk op mijn honger en ik zal mijn motie dan ook enigszins aanpassen naar aanleiding van uw antwoord. Terwijl u repliceert zal ik de tekst van mijn motie wijzigen en ze daarna indienen.

De voorzitter: Ik kan de minister natuurlijk niet verplichten te repliceren.

10.06 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik wenste het toch te proberen, maar goed.

Ik vraag in elk geval dat de in de begroting vastgelegde bedragen voor spoorinvesteringen volledig zouden worden uitgekeerd aan de NMBS. Zoals ik reeds zei, vrees ik dat in het jaar 2001

slechts 11/12 zal worden uitbetaald en dat wens ik dus niet. De minister heeft daarop niet geantwoord.

Ook wens ik dat aan het toegezegde supplement van 6 miljard frank voor spoorinvesteringen in deze legislatuur geen voorwaarden worden verbonden, noch met betrekking tot de verkoop van UMTS-licenties, noch inzake de hervorming van de NMBS.

Moties
Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jos Ansoms en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering
1. de in de begroting voorziene bedragen voor spoorinvesteringen in alle geval volledig uit te keren aan de NMBS;
2. aan het toegezegde supplement van 6 miljard voor spoorinvesteringen in deze legislatuur, geen voorwaarden te verbinden inzake de verkoop van de UMTS-licenties, noch inzake de hervorming van de NMBS.”

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jos Ansoms et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
1. d'allouer en toute hypothèse et intégralement à la SNCB les sommes inscrites au budget aux fins de réaliser des investissements ferroviaires;
2. de ne pas lier à des conditions concernant la vente des licences UMTS ni concernant la réforme de la SNCB l'octroi, sous l'actuelle législature, d'un supplément de 6 milliards aux fins de réaliser des investissements ferroviaires.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Daan Schalck en Lode Vanoost.

Une motion pure et simple a été déposée par

Mme Marie-Thérèse Coenen et MM. Daan Schalck et Lode Vanoost.

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

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

Les questions orales n°s 2828 et 2829 de M. Olivier Chastel sont reportées à une date ultérieure.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.35 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.35 heures.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

woensdag

06-12-2000

15:00 uur

mercredi

06-12-2000

15:00 heures

INHOUD

- Samengevoegde interpellaties van 1
- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 554) 1
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 563) 1
 - de heer Bart Somers tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 591) 1

Sprekers: **Hans Bonte, Jos Ansoms, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Moties* 5
- Samengevoegde mondelinge vragen van 6
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het fietsvervoerbeleid van de NMBS" (nr. 2757) 6
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de fietsvoorzieningen bij de NMBS" (nr. 2782) 6

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal vrachtvervoer op de hogesnelheidslijn langs de luchthaven van Luik-Bierset" (nr. 2748) 9

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

- Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van het Luiks Gewestelijk Expresnet" (nr. 2749) 10

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

- Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande aanleg van een tweede HST-station op de site van het vormingsstation van Schaarbeek" (nr. 2750) 11

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

- Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van 12

SOMMAIRE

- Interpellations jointes de 1
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transport d'entreprise" (n° 554) 1
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transport d'entreprise" (n° 563) 1
 - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transport d'entreprise" (n° 591) 1

Orateurs: **Hans Bonte, Jos Ansoms, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Motions* 5
- Questions orales jointes de 6
- Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique du transport des vélos et la SNCB" (n° 2757) 6
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aménagements en faveur de la bicyclette à la SNCB" (n° 2782) 6

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme cargo multimodale sur la ligne TGV le long du site de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 2748) 9

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

- Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation du Réseau express liégeois (REL)" (n° 2749) 10

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

- Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'implantation d'un deuxième terminal TGV sur la site de Schaarbeek-Formation" (n° 2750) 11

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

- Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des 12

Mobiliteit en Vervoer over "het opfrissen van de metalen gedeelten van de spoorwegbrug Val Benoît te Luik" (nr. 2803)

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

Transports sur "la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer Val Benoît à Liège" (n° 2803)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van 13
- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "gratis vervoer van 65-plussers bij De Lijn" (nr. 2760) 13

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tariefmaatregelen voor 65-plussers" (nr. 2792) 13

Sprekers: **Bart Somers, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de 13
- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "a gratuité des transports pour les seniors de plus de 65 ans offerte par « De Lijn »" (n° 2760) 13

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "es mesures tarifaires en faveur des plus de 65 ans" (n° 2792)

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

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het wanbedrag van passagiers bij Sabenavluchten' (nr. 2762) 14

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

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le comportement abusif de certains passagers sur les vols Sabena' (n° 2762) 14

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

Samengevoegde mondelinge vragen van 16
- mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'een aantal Gentse dossiers in het tienjaren-investeringsplan van de NMBS' (nr. 2785) 16

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het tienjarig investeringsprogramma van de NMBS en de consequenties voor Gent' (nr. 2836) 16

Sprekers: **Fientje Moerman, Daan Schalck, Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de 16
- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de dossiers gantois contenus dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 2785) 16

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le programme décennal d'investissements de la SNCB et ses conséquences pour Gand" (n° 2836)

Orateurs: **Fientje Moerman, Daan Schalck, Francis Van den Eynde, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verschil tussen woord en daad inzake de financiering van de spoorinvesteringen" (nr. 582) 19

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

Interpellation de M. Jos Ansoms à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la différence entre les paroles et les actes quant au financement des investissements ferroviaires" (n° 582) 19

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

Moties

21

Motions

21

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 06 DECEMBER 2000

15:00 uur

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

du

MERCREDI 06 DECEMBRE 2000

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde interpellaties van

- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 554)
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 563)
- de heer Bart Somers tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bedrijfsvervoerplannen" (nr. 591)

01.01 Hans Bonte (SP): Mijn interpellatie gaat over het opstellen van bedrijfsvervoersplannen door de bedrijven om iets aan de mobiliteitsproblemen te doen. De parlementaire behandeling van de wetsvoorstellen over deze plannen verliep allesbehalve vlot.

Op 14 november kon eindelijk worden begonnen met de bespreking van de inhoud van de wetsvoorstellen. Tot onze grote verbazing was de bevoegde minister bij deze besprekingen niet alleen niet aanwezig, zij kondigde tegelijkertijd aan de pers aan dat de regering een initiatief zou nemen met betrekking tot de bedrijfsvervoersplannen.

Heeft de minister de pers op 14 november ingelicht over haar voornemen om met bedrijfsvervoerplannen iets te doen aan de files? Zal het Parlement daar binnenkort een wetsontwerp over ontvangen? Wat is de inhoud van de plannen van de minister? Zal de minister de parlementaire besprekingen hierover bijwonen?

La séance est ouverte à 15.12 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Interpellations jointes de

- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transport d'entreprise" (n° 554)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transport d'entreprise" (n° 563)
- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plans de transport d'entreprise" (n° 591)

01.01 Hans Bonte (SP): Mon interpellation a trait à l'élaboration de plans de transport d'entreprise dans le but de remédier aux problèmes de mobilité. Le traitement parlementaire des propositions de loi relatives à ces plans ne s'est pas déroulé sans anicroche, c'est le moins que l'on puisse dire.

Le 14 novembre, la discussion sur la teneur des propositions de loi a enfin pu être entamée. A notre grand étonnement, non seulement la ministre compétente n'a pas assisté à ces débats, mais elle a annoncé en même temps à la presse que le gouvernement prendrait une initiative en matière de plans de transport d'entreprise.

La ministre a-t-elle informé, le 14 novembre, la presse sur son intention de recourir aux plans de transport d'entreprise pour remédier au problème des embouteillages? Un projet de loi en la matière sera-t-il bientôt déposé au Parlement? Quelle est la teneur des projets de la ministre? La ministre assistera-t-elle aux débats parlementaires sur le sujet?

01.02 Jos Ansoms (CVP): Ook ik betreur de afwezigheid van de minister in de commissie Sociale Zaken, toen deze de wetsvoorstellen over de bedrijfsvervoerplannen besprak.

Met de economie groeien ook de files. Een verkeersstijging met 10 procent doet de files met 40 procent toenemen. Zonder maatregelen krijgen we binnen enkele jaren te maken met een verkeersinfarct. Op korte termijn biedt de capaciteitstoename van het openbaar vervoer geen oplossing. De investeringen moeten immers nog gebeuren.

Stimuli voor de alternatieve vervoersmodi zijn voorlopig erg algemeen en lineair. Fiscale maatregelen alleen zetten geen zoden aan de dijk. Verplaatsingen met de fiets of te voet vormen evenmin een oplossing.

De georganiseerde carpooling is een mogelijkheid. Verplichte verblijfsvervoerplannen, met een solidaire inspanning van alle werknemers en werkgevers, zijn dus noodzakelijk.

Ik heb het verzet van de werkgevers tegen het verplicht karakter van de bedrijfsvervoerplannen nooit begrepen. De sociale partners hadden altijd al een verantwoordelijkheid in het woon – werkverkeer. In het sociaal akkoord vragen de werkgevers nu de bedrijfsvervoerplannen voor 120 procent te mogen aftrekken. Zij staan dus niet langer weigerachtig, maar vragen wel fiscale stimuli.

Ook begrijp ik de aarzeling van de minister niet tegenover bedrijfsvervoerplannen die Agalev-Ecolo tijdens de vorige regeerperiode vanuit de oppositie goedkeurde.

Waarom beperkt de minister zich tot het vrijblijvend voorstel omtrent vervoerplannen? Zijn er inhoudelijke argumenten? Of wil ze geen initiatief van de oppositie uitwerken? Is de minister bereid te vertrekken vanuit de voorliggende wetsvoorstellen om tot echte bedrijfsvervoerplannen te komen?

01.03 Bart Somers (VLD): Het succes van een bedrijfsvervoerplan is voor ons sterk afhankelijk van

01.02 Jos Ansoms (CVP): Je regrette, moi aussi, l'absence de la ministre lors de l'examen des propositions de loi relatives aux plans de transport d'entreprise en commission des Affaires sociales. Croissance économique et embouteillages vont de pair. Une augmentation du trafic de 10% se traduit par une augmentation des files de 40%. En l'absence de mesures, le trafic routier sera totalement paralysé dans quelques années. A court terme, l'élargissement de l'offre des transports en commun ne permettra pas de résoudre ces problèmes. Les investissements nécessaires n'ont d'ailleurs pas encore été réalisés.

Les mesures visant à encourager l'usage de moyens de transport dits alternatifs sont transitoires, générales et linéaires. Les seuls incitants fiscaux ne permettront pas d'inverser la tendance. Puisque les distances s'allongent, les déplacements à vélo ou à pied ne constituent pas davantage un remède.

Le covoiturage organisé est une possibilité. Il faut dès lors rendre obligatoire les plans de transport d'entreprise impliquant un effort solidaire tant des travailleurs que des employeurs.

Je n'ai jamais compris pourquoi les patrons étaient opposés au caractère obligatoire des plans de transport d'entreprise. Les partenaires sociaux ont toujours assumé une responsabilité dans la gestion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Aux termes de l'accord social, les patrons demandent maintenant l'autorisation de déduire le coût de leur plan de transport à concurrence de 120 %. Par conséquent, ils n'adoptent plus une attitude réfractaire, mais demandent toutefois que des mesures fiscales incitatives soient prises en leur faveur.

Je ne comprends pas non plus les atermoiements de la ministre à l'égard des plans de transport d'entreprise adoptés par Agalev-Ecolo sous la législature précédente, alors que ce parti se trouvait dans l'opposition.

Pourquoi la ministre ne va-t-elle pas au-delà de cette proposition qui n'engage à rien ? Des arguments de fond l'ont-ils fait changer son fusil d'épaule ? Ou ne souhaite-t-elle pas donner suite à une initiative de l'opposition ? La ministre est-elle disposée à prendre pour point de départ de sa politique en la matière les présentes propositions de loi visant à concevoir de véritables plans de transport d'entreprise ?

01.03 Bart Somers (VLD): Nous estimons que la réussite des plans de transport d'entreprise est

sensibilisering door de overheid. Over het onderwerp moet overleg worden gepleegd tussen werkgevers en werknemers. Een verplichte invoering staat daar haaks op.

Deze regering nam al fiscale maatregelen om het auto-solisme in het woon-werkverkeer terug te dringen. Daarnaast zou een ontwerp-KB tot wijziging van het KB van 4 augustus 1996 een mobiliteitsdiagnose verplicht maken voor alle ondernemingen met 100 werknemers of meer.

Wanneer wordt dit ontwerp-KB voorgelegd aan de commissie? Wat heeft de minister ondernomen om ervoor te zorgen dat deze mobiliteitsdiagnose geen al te grote administratieve rompslomp met zich mee zou brengen? Wat met de aard en de behandeling van de diagnosegegevens? Plant de minister promotie- en sensibiliseringsmaatregelen om de bedrijfsvervoerplannen financieel en logistiek te steunen?

De werkgevers zijn gekant tegen een verplichte invoering van zulke plannen. Wel zien ze iets in de fiscale stimulering van vrijwillig opgestelde plannen. Wat denkt de minister daarvan?

01.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik was niet uitgenodigd in de commissie Sociale Zaken van 14 november. Minister Onkelinx zou daar het regeringsstandpunt van 17 oktober verdedigen. Ik heb ondertussen geen initiatieven genomen tegenover de pers. Mijn woordvoerder heeft gewoon geantwoord op vragen van de journalisten.

We blijven achter de beleidsverklaring van 17 oktober staan waar die het heeft over een mobiliteitsplan inzake woon-werkverkeer. Wel zijn we stilaan tot het inzicht gekomen dat verplichte bedrijfsvervoerplannen contraproductief werken. We moeten nog nadenken over de modaliteiten van zulke plannen en de gemeenten en Gewesten daarbij betrekken. Dat doet niets af aan de principiële noodzaak aan bedrijfsvervoerplannen.

De ondernemingen vanaf 100 werknemers zullen een diagnose moeten maken van de woon-werkverplaatsingen van het personeel. Met de minister bevoegd voor Ambtenarenzaken wil ik een dergelijke diagnose ook opleggen voor het

fortement dépendant de l'organisation d'une politique de sensibilisation par les pouvoirs publics. Cette question doit faire l'objet d'une concertation entre les employeurs et le personnel. L'instauration obligatoire serait en totale contradiction avec cette démarche.

Ce gouvernement a déjà adopté des mesures fiscales pour remédier au problème des véhicules occupés par le seul conducteur lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En outre, un arrêté royal modifiant celui du 4 août 1996 obligerait les entreprises employant plus de 100 personnes à effectuer un "diagnostic" de la mobilité.

Quand ce projet d'arrêté sera-t-il soumis à la Commission? Quelles initiatives la ministre a-t-elle prises pour éviter que ce diagnostic entraîne un excès de tracasseries administratives? Qu'en est-il de la nature et du traitement des données relevées lors de ce diagnostic? La ministre envisage-t-elle de prendre des mesures de promotion et de sensibilisation visant à soutenir les plans de transport d'entreprise sur le plan logistique et financier?

Les chefs d'entreprise s'opposent à l'instauration obligatoire de tels plans. Ils privilégient plutôt l'idée de l'encouragement par la voie fiscale des plans établis sur une base volontaire. Qu'en pense la ministre?

01.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas été invitée à assister à la réunion de la Commission des Affaires sociales du 14 novembre. La ministre Onkelinx y aurait défendu le point de vue adopté par le gouvernement le 17 octobre. Entre-temps, je n'ai pris aucune initiative à l'égard de la presse. Mon porte-parole a simplement répondu à des questions posées par des journalistes.

Nous continuons à défendre la déclaration de politique du 17 octobre en ce qu'elle évoque la question d'un plan de transport d'entreprise relatif aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Nous avons néanmoins compris que l'instauration obligatoire de ce type de plan aurait un effet contre-productif. Nous devons encore réfléchir aux modalités de ce plan en y impliquant les communes et les Régions. Mais ces plans de transport d'entreprise restent un besoin essentiel.

Les entreprises comptant plus de 100 travailleurs devront établir un diagnostic des déplacements que les membres du personnel effectuent entre leur domicile et le lieu de travail. En collaboration avec le ministre de la Fonction publique, je souhaite établir ce diagnostic pour l'ensemble du personnel des

personeel van de federale overheid. Daarnaast willen we ook de andere overheden daartoe aanzetten. Een ontwerp-KB daarover wordt binnenkort voor een eerste lezing aan de Ministerraad voorgelegd, waarna het voor advies aan de bevoegde instanties wordt overge-

pouvoirs publics fédéraux. Par ailleurs, nous voudrions également inciter les autres pouvoirs publics à faire de même. Un projet d'arrêté royal à ce sujet sera bientôt présenté pour une première lecture au Conseil des ministres et sera ensuite transmis pour avis aux instances compétentes.

Er komt een gestandaardiseerde, eenvoudige vragenlijst. Daarbij zal er aandacht zijn voor de specifieke situatie van de onderneming. De gegevens komen terecht in de databank van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. Zo zal blijken welke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn. Er wordt aan gedacht de Gewesten toegang te verlenen tot de databank. Daarnaast zullen de ondernemingen de administratie om advies kunnen vragen.

Il n'y aura pas de liste de questions standardisée ou simplifiée. La situation spécifique de chaque entreprise sera prise en considération. Les données intégreront une base de données du ministère des Communications et de l'Infrastructure, ce qui permettra d'établir quelles sont les mesures qui apparaissent nécessaires. On songe à permettre aux Régions d'accéder à cette base de données. Les entreprises pourront également contacter l'administration pour demander conseil.

Met deze uitbreiding van de opdrachten werd reeds rekening gehouden in het nieuwe organigram van de federale diensten voor mobiliteit en verkeer, dat vorige week door de Ministerraad werd goedgekeurd.

Il a déjà été tenu compte de cette extension des missions dans le nouvel organigramme des services fédéraux chargés des questions de mobilité et de communications que le conseil des ministres a approuvé la semaine passée.

De uitvoeringsperiode van het koninklijk besluit hierover zal worden bepaald in overleg met de sociale partners. Ik ben blij met de inhoud van dit interprofessioneel akkoord.

La période au cours de laquelle l'arrêté royal concerné sera exécutoire sera fixée en concertation avec les partenaires sociaux. La teneur de cet accord interprofessionnel me réjouit.

Ik ben er voorstander van dat ondernemingen die bedrijfsvervoerplannen opstellen, hier ook worden in ondersteund. Dat geldt trouwens ook voor ondernemingen met minder dan 100 werknemers.

Je préconise de soutenir aussi, dans ce cadre, les entreprises qui définissent des plans de transport. Du reste, cela vaut aussi pour les entreprises comptant moins de cent travailleurs.

Ik ben een voorstander van efficiënte bedrijfsvervoerplannen die op het goede niveau worden gemaakt, dit om te vermijden dat het slechts om beperkte gevolgen gaat op beperkte plaatsen. Het verheugt me dat de bedrijfswereld wordt opgeroepen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer, om de bijdrage in de abonnementen op te trekken, om de bestaande vervoerplannen te evalueren, om nieuwe plannen uit te werken en om het gebruik van alternatieve vervoermiddelen te stimuleren.

Je suis favorable à des plans de transport d'entreprise efficaces qui soient élaborés au niveau adéquat, ceci pour éviter qu'ils ne produisent que des effets limités dans des zones restreintes. Je me félicite de ce que les entreprises soient invitées à recourir davantage aux transports publics, à augmenter leur intervention dans le prix des abonnements, à évaluer les plans de transport existants, à concevoir de nouveaux plans et à stimuler l'utilisation d'autres moyens de transport.

Ik stel voor dat de commissies Infrastructuur en Sociale Zaken samen over dit ontwerp-KB zouden vergaderen, bijvoorbeeld in aanwezigheid van *Traject*. De bedrijfsvervoerplannen moeten voldoende soepel zijn om in te spelen op de noden van de ondernemingen. Daarnaast moeten de andere bevoegde overheden inspraak krijgen.

Je propose que les commissions de l'Infrastructure et des Affaires sociales examinent ce projet d'arrêté royal lors d'une réunion conjointe à laquelle pourrait par exemple être invité *Traject*. Les plans de transport d'entreprise doivent être suffisamment flexibles pour répondre aux besoins individuels des entreprises. Par ailleurs, les autres autorités compétentes doivent également avoir leur mot à dire.

01.05 Hans Bonte (SP): De suggestie van een

01.05 Hans Bonte (SP): La suggestion d'organiser

gezamenlijke commissievergadering lijkt me een goed idee. Het misverstand over de aanwezigheid van de minister in de commissie Sociale Zaken verbaast me.

Het verrast me niet dat de sociale partners nu het standpunt innemen van fiscale aanmoediging voor bedrijfsvervoerplannen. Zij zijn daar stapsgewijs toe gekomen. Zij worden immers geconfronteerd met de toenemende kosten die voortvloeien uit de aangroeiende files.

De sloganeske discussie over het al dan niet verplichte karakter van de bedrijfsvervoerplannen verbaast me. De verplichting staat immers enkel op het opnemen van dit punt in CAO-onderhandelingen, waarbij de overheid sensibiliserend optreedt. Zonder "verplichting" komen we geen stap verder.

01.06 Jos Ansoms (CVP): De minister heeft het mooi uitgelegd, maar haar woorden klonken eens te meer hol. In april 1999 al werd door meerderheid en oppositie een verstrekkend wetsvoorstel goedgekeurd in commissie. De nieuwe regering heeft al dat voorbereidend werk weggegooid. Ze komt nu eindelijk zelf met een ontwerp-KB, maar dat is maar een flauw afkooksel van het voorstel. Wat de regering voorstelt, is vrijblijvend en zal weinig zoden aan de dijk te brengen. Een analyse van het probleem en wat fiscale stimuli zullen niet volstaan. Met zo een halfslachtigheid stevenen we regelrecht af op een verkeersinfarct. Met onze motie van aanbeveling vragen we klare taal en engagementen vanwege de regering. *Slangen-speak* hebben we het voorbije jaar al genoeg gehad.

01.07 Bart Somers (VLD): Ik ben blij dat de minister bevestigt dat bij het uitwerken van het ontwerp van koninklijk besluit rekening zal worden gehouden met de noodzaak om de administratieve rompslomp te beperken. Het belangrijkste is inderdaad dat de bedrijven meewerken aan een oplossing voor de mobiliteitsproblemen. Zonder meer opgelegde verplichtingen blijven immers al te vaak dode letter. De concrete voorstellen van de bedrijven moeten wel ernstig worden genomen. Als de bedrijfsvervoerplannen worden opgesteld samen met de bedrijven, is de kans op slagen het grootst.

Moties

De **voorzitter:** Tot besluit van deze bespreking

une réunion de commissions conjointe me semble excellente. Le malentendu relatif à l'absence de la ministre en commission des Affaires sociales me surprend.

En revanche, je ne suis guère surpris que les interlocuteurs sociaux plaident, à présent, en faveur d'une stimulation fiscale des plans de transport d'entreprise. Cette idée a mûri petit à petit dans les esprits. Les coûts liés à l'aggravation du phénomène des embouteillages sont, en effet, très élevés.

Que la discussion relative au caractère contraignant ou non des plans de transport d'entreprise prenne des allures d'échange de slogans m'étonne. En effet, l'obligation porte uniquement sur l'inscription de ce point à l'ordre du jour des négociations relatives aux CCT, dans le cadre desquelles les pouvoirs publics jouent un rôle sensibilisateur. Sans caractère contraignant, nous n'avancerons pas.

01.06 Jos Ansoms (CVP): La ministre s'est montrée éloquente mais son discours est assez creux. En avril 1999, la majorité et l'opposition avaient déjà approuvé en commission une proposition de loi qui allait assez loin. Le nouveau gouvernement a fait table rase de tout ce travail préparatoire. Il a élaboré son propre projet d'arrêté royal, qui n'est toutefois que le pâle reflet de l'ancienne proposition de loi. Le projet du gouvernement est informel et ne fera pas avancer les choses. Les menus incitants fiscaux et l'analyse du problème ne suffiront pas à résoudre celui-ci. Une telle politique mi-figue mi-raisin conduit tout droit à la paralysie du trafic routier. Dans notre motion de recommandation, nous exigeons du gouvernement qu'il prenne un engagement et tienne un langage clair. Nous avons déjà eu notre dose de langue de bois l'année dernière.

01.07 Bart Somers (VLD): Je me réjouis du fait que la ministre confirme son intention de veiller, lors de l'élaboration du projet d'arrêté royal, à ce que la nécessité de réduire les tracasseries administratives soit prise en compte. L'essentiel est effectivement que les entreprises contribuent à une solution aux problèmes de mobilité. En effet, des déclarations d'intentions restent trop souvent lettre morte. Cela dit, il faut prendre au sérieux les propositions concrètes des entreprises. Nous aurons les meilleures chances de réussir si les plans de transport d'entreprise sont élaborés en collaboration avec les entreprises elles-mêmes.

Motions

Le **président:** En conclusion de cette discussion,

werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jos Ansoms en Jean-Pierre Grafé en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Hans Bonte, Jos Ansoms en Bart Somers
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering zonder uitstel de parlementaire initiatieven betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met verplichte bedrijfsvervoerplannen positief te steunen.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Hugo Philtjens, Lode Vanoost en Michel Wauthier.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

02 Samengevoegde mondelinge vragen van
- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het fietsvervoerbeleid van de NMBS" (nr. 2757)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de fietsvoorzieningen bij de NMBS" (nr. 2782)

02.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV):
De trein is een veilig en voordelig vervoermiddel, dat de reiziger een grote autonomie biedt. Als er echter tegelijkertijd fietsers en hun fietsen vervoerd moeten worden, rijzen er problemen. In de praktijk ziet de NMBS particulieren met een fiets niet zo graag komen, hoewel deze wel degelijk betalen voor een vervoerbewijs voor hun fiets. Sinds juni zijn er in sommige rijtuigen speciale voorzieningen voor fietsen ingericht, en de NMBS heeft ook een brochure uitgegeven waarin uiteengezet wordt hoe gemakkelijk het is om de fiets mee op de trein te nemen. Hoeveel plaatsen voor fietsen werden er in NMBS-voertuigen voorbehouden? Zal dit beleid bestendig worden, of gaat het om een eenmalig en tijdelijk experiment? Hoe heeft de NMBS reclame gemaakt voor deze nieuwe dienst? Welke lijnen kregen hierbij de voorrang? Klaarblijkelijk profiteert enkel de lijn Luxemburg-Blankenberge van het nieuwe initiatief.

De NMBS biedt al langer de toeristische formule "trein+fiets" aan. Die formule heeft echter haar beperkingen, want elke wielrijder verkiest zijn eigen

les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jos Ansoms et Jean-Pierre Grafé et est libellée comme suit :

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Hans Bonte, Jos Ansoms et Bart Somers
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement de soutenir sans délai les initiatives parlementaires concernant l’organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail obligatoirement assortie de plans de transport d’entreprises.”

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Marie-Thérèse Coenen et MM. Hugo Philtjens, Lode Vanoost et Michel Wauthier.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

02 Questions orales jointes de
- Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique du transport des vélos et la SNCB" (n° 2757)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aménagements en faveur de la bicyclette à la SNCB" (n° 2782)

02.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV):
Le train est un moyen de transport intéressant, sûr et offrant aux voyageurs une grande autonomie. Toutefois, des problèmes surgissent lorsqu’il s’agit de transporter en même temps des cyclistes et les vélos. Dans la pratique, la SNCB est, en effet, réticente à embarquer les vélos des particuliers, alors que ceux-ci paient un titre de transport pour leur bicyclette. Pourtant, depuis le mois de juin, des espaces-vélos ont été aménagés dans certaines voitures et la SNCB a publié une brochure indiquant qu’il est très facile de voyager en train avec son vélo. Combien de places destinées aux vélos a-t-on aménagé dans les différentes voitures? Cette politique sera-t-elle continue ou sera-ce un essai sans lendemain? Quelle publicité la SNCB a-t-elle faite afin d’annoncer la création de ce nouveau service? Quels axes a-t-on privilégié lors de ces aménagements? Visiblement, seule la ligne Luxemburg-Blankenberge en a profité...

En outre, la SNCB développe, depuis longtemps, une formule touristique « train + vélo ». Celle-ci a cependant ses limites car tout cycliste préfère rouler

rijwiel.

Kan de NMBS niet in elk Gewest een "fietsdirecteur" aanstellen voor de coördinatie van het fietsvervoerbeleid van de NMBS, die tevens als aanspreekpunt zou fungeren voor de klant en voor de plaatselijke en gewestelijke autoriteiten ? De invoering van een dergelijke functie is nodig voor de verdere uitbouw van de complementariteit tussen trein- en fietsgebruik.

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Iedereen is het erover eens dat de combinatie trein-fiets moet worden aangemoedigd. Dat staat trouwens ook in de beleidsverklaring en in het federale mobiliteitsplan. Toch draait de NMBS op dit vlak de tijd terug: er zijn te weinig fietsenstallingen en de stallingen die er zijn, zijn te klein en alles behalve schoon.

Heeft de NMBS een actieprogramma op dit vlak? Voert ze dat programma uit? Zal men naar Nederlands voorbeeld fietsenstallingen combineren met fietsverhuur en -herstelling? Hoe zal het meenemen van de fiets op de trein worden vergemakkelijkt en aangemoedigd?

02.03 Minister Isabelle Durant (Frans): De NMBS kan enkel tijdens de vakantieperioden collectief vervoer van fietsen aanbieden dankzij de afschaffing van P-treinen, waardoor rollend materieel vrijkomt. De noodzakelijke aanpassingen werden slechts voor een beperkt aantal, nl. 8 lijnen? aangebracht, vooral in de richting van Blankenberge en Knokke. Voorts kan de NMBS ook voor fietsvervoer zorgen naar De Panne. De brochure over de toeristische "trein+fiets"-formule is inderdaad onvoldoende verspreid en moeilijk te verkrijgen.

De NMBS stelt vast dat het aantal in de stations gedeponeerde fietsen erg schommelt - 60 in de week en 30 tijdens het weekend - en dat de meest gevraagde bestemmingen aan de kust liggen. De NMBS zal buitenlandse experimenten dienaangaande onder de loep nemen. In afwachting zal zij de nadruk leggen op de kwalitatieve en kwantitatieve aspecten, meer bepaald de fietsenstallingen in de stations.

(Nederlands) De fietsproblematiek wordt opgevolgd door een specifieke dienst binnen de NMBS. Die centralisatie is positief met het oog op de coherentie en coördinatie.

sur son propre vélo.

La SNCB ne pourrait-elle pas nommer, dans chaque région, un directeur vélo qui coordonnerait toute la politique de la SNCB relative au vélo, et qui serait un interlocuteur pour les clients et les responsables locaux et régionaux ? Cette fonction est nécessaire pour développer une complémentarité entre le train et ses usagers cyclistes

02.02 Frieda Brepoels (VU&ID): Tout le monde s'accorde pour dire que la combinaison train-vélo mérite d'être encouragée. Cela figure d'ailleurs dans la déclaration de politique générale et dans le plan fédéral de mobilité. Or, la SNCB régresse à cet égard car il y a trop peu de parkings pour bicyclettes et les parkings existants sont de dimensions trop modestes et loin d'être propres.

La SNCB a-t-elle arrêté un programme d'action dans ce domaine ? Le met-elle en œuvre? Veillera-t-on, en s'inspirant du modèle néerlandais, à combiner les parkings pour vélos, d'une part, et la location et la réparation des bicyclettes, d'autre part? Que fera-t-on pour faciliter et encourager l'embarquement des cycles à bord des wagons ?

02.03 Isabelle Durant , ministre (en français): La SNCB n'admet la flexibilité pour le transport de vélos en groupe que pendant les vacances en raison de la suppression des trains P qui libère du matériel. Il y a peu de relations pour lesquelles les transformations nécessaires ont été réalisées. Elles sont au nombre de huit, essentiellement en direction de Blankenberge et Knokke. Il est aussi possible de faire transporter les vélos par la SNCB vers La Panne. La brochure « Train et vélo touristique » est effectivement mal diffusée et difficile à se procurer.

La SNCB constate que le nombre de vélos déposés dans les gares est très variable - 60 en semaine et 30 le weekend - et que les destinations les plus demandées se trouvent à la côte. Elle examinera les expériences menées à l'étranger. En attendant , elle mettra l'accent sur les aspects quantitatifs et qualitatifs, notamment les parkings pour vélos dans les gares.

(En néerlandais) Le dossier de la bicyclette est l'objet d'un suivi par un service ad hoc de la SNCB. Le fait que le traitement de ce dossier soit centralisé est une bonne chose si l'on veut assurer une cohérence et une coordination valables.

Er komt een actieprogramma voor de fietsstallingen: een raamcontract voor automatisch beveiligde en overdekte fietsstallingen in de grote en middelgrote stations, een voor de kleinere stations en stopplaatsen, en de volledige vervanging van de bestaande fietsstallingen door fietsstallingen met een hoger comfort en veiligheid. Aan de uitwerking van dat programma wordt momenteel de laatste hand gelegd, zo verzekert de NMBS mij, maar een concrete uitvoeringsagenda kan ik niet geven.

Er wordt een fietshersteldienst gepland in Gent-Sint-Pieters. Bij een positieve evaluatie zullen andere stations volgen. In Brugge zal een fietsverhuurdienst worden uitgetoetst in combinatie met de beveiligde fietsenstalling. Ook in Brussel-Zuid zal een proefproject worden opgestart met een fietsenstalling.

In de toekomst zal een systematisch fietsenbeleid worden gevoerd, waarbij de evaluatie van de huidige projecten een doorslaggevende rol zal spelen.

De combinatie van het gebruik van trein en fiets zal via promotiecampagnes tijdens de vakanties worden aangemoedigd. Een aantal voertuigen zal hier tijdelijk voor worden omgebouwd. Er wordt tevens een kosten-batenanalyse uitgevoerd van de uitrusting van een volledig voertuig.

Bij de combinatie van fiets en trein voor het woon-werk-verkeer wordt gestreefd naar een maximale flexibiliteit met zo weinig mogelijk nadelige gevolgen voor de reiziger zonder fiets.

Het nieuw rollend materieel op de GEN-lijn zal over een aangepaste ruimte voor fietsen beschikken. Met dit element zal in de toekomst rekening moeten worden gehouden bij bestellingen. Er bestaat nog een zekere koudwatervrees bij de NMBS.

(Frans) De initiatieven die de NMBS al genomen heeft, moeten gestimuleerd worden, ook al zijn ze vatbaar voor verbetering en is een betere coördinatie aangewezen.

02.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ik geloof dat de wind bij de NMBS thans uit een andere hoek waait, wat het probleem van de fietsen

Un plan d'action en matière de parkings pour bicyclettes sera lancé prochainement et comportera les éléments suivants : un contrat-cadre pour les parkings couverts et bénéficiant d'une sécurité automatique dans les gares de grande et de moyenne dimension, un contrat-cadre relatif aux petites gares et aux arrêts, et le remplacement complet des parkings existants par des parkings dotés d'un plus grand confort et offrant une sécurité accrue. La SNCB parachève actuellement – du moins me l'a-t-elle assuré – la concrétisation de ce plan, mais je ne suis pas actuellement en mesure de vous communiquer un échéancier d'exécution.

On envisage d'installer un service de réparation de bicyclettes à Gent-Sint-Pieters. En cas d'évaluation positive, on fera de même dans d'autres gares. A Bruges, on lancera un projet pilote de location de vélos en combinaison avec un parking protégé par un système de sécurité. A Bruxelles-Midi, on expérimentera également un projet pilote couplé à un parking.

A l'avenir, le gouvernement mènera systématiquement une politique de promotion du vélo dans le cadre de laquelle l'évaluation des projets actuels jouera un rôle déterminant.

La combinaison train-vélo sera encouragée par des campagnes de promotion organisées pendant les vacances. Un certain nombre de voitures seront transformées temporairement à cette fin. Une analyse des pertes et profits portant sur l'équipement d'une voiture complète sera par ailleurs effectuée.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la combinaison train-vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, on recherchera la plus grande flexibilité possible tout en réduisant au maximum les effets néfastes pour les passagers non-cyclistes.

Le nouveau matériel roulant sur la ligne RER comportera un espace adapté aux vélos. Il devra être tenu compte de cet élément lors de commandes futures.

La SNCB éprouve encore une certaine appréhension à la veille de cette réforme.

(En français) Il faut encourager les initiatives que la SNCB a déjà prises, même si elles peuvent être coordonnées et améliorées.

02.04 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Je crois qu'il y a un changement de volonté à la SNCB en ce qui concerne ce problème de vélos,

betreft, maar de NMBS moet beter samenwerken met de Gewesten. Het Waalse Gewest heeft het RAVEL-netwerk; de NMBS moet de toegang tot dat netwerk vergemakkelijken. Niet alleen de kust is een toeristische trekpleister, ook in Vlaanderen zijn er mooie fietsroutes uitgestippeld. De hele problematiek zou ook moeten worden uitgebreid tot de HST en de Thalys, zowel in de richting van Nederland als naar het noorden van Frankrijk. De SNCF voorziet trouwens wél al in fietsenvervoer op haar HST-lijnen.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Het actieprogramma is indrukwekkend. Hopelijk volgen de nodige financiële middelen en streeft men via de proefprojecten naar de nodige klantvriendelijkheid. De structurele maatregelen die dan volgen, moeten ook naadloos aansluiten op de proefprojecten, om beginnende gebruikers niet van meet af aan te ontmoedigen.

Het incident is gesloten.

03 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het multimodaal vrachtvervoer op de hogesnelheidslijn langs de luchthaven van Luik-Bierset" (nr. 2748)

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Er zouden geen kredieten op de begroting zijn uitgetrokken voor een studie en de verwezenlijking van de voorzieningen voor multimodaal vrachtvervoer op de hogesnelheidslijn in aanbouw langs de luchthaven van Luik-Bierset. Is de NMBS van plan een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren voor een dergelijk kunstwerk, dat noodzakelijk is voor een multimodaal vervoersbeleid die naam waardig?

03.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De bouw van voorzieningen voor multimodaal vervoer op de luchthaven van Bierset, een initiatief van de Provinciale Investeringsmaatschappij, is bijna beëindigd. Die voorzieningen zijn bestemd voor het gewone multimodale en treinvervoer. De NMBS-voorzieningen zijn al toegankelijk vanop lijn 36, en zodra de met de exploitatie van de voorzieningen belaste operator is aangesteld, zal de verbinding tot stand worden gebracht.

Er is een budget uitgetrokken voor de aanleg van de baanvakken voor een verbinding met de HST, maar niet voor de aansluitingen. Dit zal opnieuw ter tafel moeten komen bij de opstelling van het tienjarenplan.

mais la SNCB devrait mieux collaborer avec les Régions. La Région wallonne dispose du réseau RAVEL; la SNCB devrait faciliter l'accès à ce réseau. Il n'y a pas que la côte qui soit touristique; en Flandre aussi existe un beau réseau cyclable. De plus, cette problématique devrait être étendue au TGV et à Thalys, en direction tant de la Hollande que du Nord de la France. La SNCF prévoit d'ailleurs déjà le transport de vélos sur ses lignes TGV.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Le programme d'action est impressionnant. Il est à espérer que l'on dégagera les crédits nécessaires et que l'on offrira ainsi à la clientèle, par le biais de projets pilotes, les conditions de convivialité requises. Il faudra par ailleurs veiller à ce que les mesures structurelles qui seront adoptées ultérieurement se combinent parfaitement aux projets pilotes afin de ne pas décourager d'emblée les usagers débutants.

L'incident est clos.

03 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plate-forme cargo multimodale sur la ligne TGV le long du site de l'aéroport de Liège-Bierset" (n° 2748)

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Aucune inscription budgétaire n'aurait été prévue pour l'étude et la réalisation de la plate-forme cargo multimodale à créer sur la ligne TGV en construction le long de l'aéroport de Bierset-Liège. La SNCB a-t-elle prévu l'étude de la faisabilité et des coûts d'un tel ouvrage, indispensable à une politique de multimodalité?

03.02 Isabelle Durant, ministre (en français): La construction d'une plate-forme multimodale sur le site de l'aéroport de Bierset, entreprise à l'initiative de la Société provinciale d'investissement, est pratiquement achevée. Elle doit traiter des trafics multimodaux et ferroviaires conventionnels. Les installations de la SNCB sont déjà accessibles au départ de la ligne 36 et les mesures sont prises pour assurer la desserte dès la désignation de l'opérateur chargé de l'exploitation de la plate-forme.

Pour ce qui est d'un lien avec le TGV, un budget est prévu pour la construction de tronçons, mais pas prévu pour les « jointures ». Nous devons en rediscuter lors de la rédaction du plan décennal.

03.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Mijn vraag is heel precies : heeft de NMBS de voorzieningen voor multimodaal vrachtvervoer in haar begroting ingeschreven ?

03.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ma question est précise : la plate-forme cargo multinationale est-elle incluse dans le budget de la SNCB ?

03.04 Minister Isabelle Durant (Frans) : In het kader van het vervoersplan wacht ik op de plannen van de NMBS, waarover in één moeite door onderhandeld zal worden als het beheersplan besproken wordt. Pas na die onderhandelingen zal ik het antwoord op uw vraag weten.

03.04 Isabelle Durant , ministre (en français): Dans le cadre du plan-transport, j'attends le projet de la SNCB qui sera négocié en même temps que le plan de gestion. Ce n'est que pendant cette négociation que je connaîtrai la réponse à votre question.

03.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ik vraag u dan ook goed op te letten.

03.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Je demande que vous y soyez très attentive.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van het Luiks Gewestelijk Expresnet" (nr. 2749)

04 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réalisation du Réseau express liégeois (REL)" (n 2749)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Het project voor de aanleg van het Luiks Gewestelijk Expresnet (LEN) voorziet in de introductie van beter aangepast nieuw rollend materieel en meer haltes op plaatsen waar ook een TEC-verbinding is. Heeft de minister opdracht gegeven dit expresnet aan een haalbaarheidsstudie te onderwerpen? Werden in afwachting daarvan kredieten voor de infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn om het treinaanbod in de regio van Luik uit te breiden, in het tienjarenplan van de NMBS ingeschreven ?

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Le projet REL (Réseau express liégeois) vise à mettre en place un matériel roulant mieux adapté et à implanter davantage de points d'arrêts en connexion avec le réseau du TEC. La ministre pourrait-elle préciser si elle a fait entreprendre une étude de faisabilité du REL ? Dans l'attente de cette étude, une enveloppe destinée aux investissements d'infrastructure nécessaires à la mise en place d'une offre ferroviaire accrue dans l'agglomération liégeoise a-t-elle été inscrite dans le plan décennal d'investissement de la SNCB ? La ministre pourrait-elle également donner des assurances quant à ses intentions concrètes vis à vis de la réalisation du REL ?

Kan de minister ons ook wat haar concrete voornemens voor de verwezenlijking van dit expresnet betreft, geruststellen?

04.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : Het GEN mag dan wel als prioriteit worden aangemerkt, dat wil nog niet zetten dat wij het LEN, of de netwerken rond andere grote steden trouwens, vergeten zijn.

04.02 Isabelle Durant , ministre (en français): Ce n'est pas parce que le RER a été défini comme une priorité que nous oublions le REL ou les réseaux desservant les autres grandes villes.

De regering heeft beslist de onderscheiden fasen van het project logisch te ordenen : bepalen van de doelstellingen, uitwerken van een plan om die doelstellingen te bereiken en ten slotte de vertaling ervan in het investeringsplan. De eerste fase is thans afgerond, het project bevindt zich in de tweede fase.

Le gouvernement a décidé de placer les étapes dans un ordre logique : fixer des objectifs, mettre ensuite au point un plan pour les rencontrer et, enfin, les traduire notamment dans le plan d'investissements. La première phase est terminée et la deuxième est en cours.

Ik zal de regering voorstellen doen om een spoormobiliteitsplan op te stellen, aan de hand waarvan de NMBS het stedelijk en voorstedelijk vervoer zal kunnen organiseren, inzonderheid in grote agglomeraties zoals Luik. Het Luiks expresnet heb ik dus niet zomaar in de lade gelegd. Er moet

Je ferai au gouvernement des propositions en vue d'établir un plan de mobilité ferroviaire. Ce plan permettra notamment à la SNCB d'assurer le transport urbain et suburbain, spécialement dans les grandes agglomérations comme Liège. Le Réseau express liégeois n'est donc pas absent de

eerst een grondige studie worden uitgevoerd.

De Waalse regering zal eerdaags een studie op de rails zetten over het openbaar vervoer in de Luikse agglomeratie. Tegelijk zal de NMBS in een eerste fase nagaan hoe de treindienst naar het centrum van Luik beter gestructureerd kan worden, om zo tegen 2005-2006 de eerste aanzet tot een heus LEN te geven.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ik neem nota van de belofte van de minister om erop toe te zien dat het NMBS-plan ook een haalbaarheidsstudie zal omvatten.

Het incident is gesloten.

05 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande aanleg van een tweede HST-station op de site van het vormingsstation van Schaarbeek" (nr. 2750)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): In juli jongstleden vroeg u de NMBS haar standpunten betreffende de bouw van een tweede HST-terminal op het terrein van het rangeerstation van Schaarbeek te verantwoorden. In oktober heeft de raad van bestuur van de NMBS kennis genomen van een beheersdocument getiteld "Multimodale terminal voor het reizigersvervoer in Schaarbeek", waarin de NMBS de bouw van die tweede HST-terminal verantwoordt en het rangeerstation van Schaarbeek als enige mogelijke site naar voren schuift.

Wat vindt u van de conclusies van dat document ?

05.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : Aangezien deze plannen verregaande implicaties hebben voor de toekomst en voor de financiën van de Staat, werden onafhankelijke deskundigen belast met een eerste korte studie van de problematiek. Hun conclusies werden op 2 oktober tijdens een openbaar colloquium bekendgemaakt. Daarbij blijven een aantal fundamentele vragen onbeantwoord. De deskundigen vinden het te vroeg om zich definitief uit te spreken over de plannen van de NMBS.

Op 17 oktober besliste de regering dat de staat een globale studie zou uitvoeren over de bouw van een tweede Brusselse terminal. In 2002 zal de definitieve beslissing over de site vallen. De door de heer Grafé vermelde nieuwe nota van de NMBS zal bij het dossier gevoegd worden. Daarin worden voor

mes préoccupations. Une étude complète devra encore être menée.

Le gouvernement wallon lancera très prochainement une étude sur les transports publics de l'agglomération liégeoise. Parallèlement, la SNCB étudiera, dans un premier temps, la possibilité de mieux structurer les services des trains de la desserte du centre de Liège, afin d'obtenir, à l'horizon 2005-2006, les prémices d'un REL.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Je prends acte que la ministre veillera à la présence d'une étude de faisabilité dans le plan de la SNCB.

L'incident est clos.

05 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'implantation d'un deuxième terminal TGV sur la site de Schaarbeek-Formation" (n° 2750)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): En juillet dernier, vous demandiez à la SNCB de justifier ses positions concernant l'implantation d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation. Fin octobre, le conseil d'administration de la SNCB a pris connaissance d'un document de gestion intitulé « Terminal multimodal pour le trafic voyageurs à Schaarbeek », où la SNCB justifie l'implantation d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation, seule implantation possible.

Que pensez-vous des conclusions de ce document ?

05.02 Isabelle Durant , ministre (en français): Une telle implantation engageant le futur et les finances de l'État, des experts indépendants ont été chargés de réaliser un premier examen sommaire de la problématique dont les conclusions ont été présentées lors d'un colloque public, le 2 octobre dernier. Des questions fondamentales restant sans réponse, les experts estimaient prématuré de se prononcer sur le projet présenté par la SNCB.

Le gouvernement a décidé, le 17 octobre, que le second terminal bruxellois ferait l'objet d'une étude globale entreprise par l'État. L'implantation définitive sera décidée, en 2002, au terme de l'étude. La nouvelle note de la SNCB, évoquée par M. Grafé, sera portée au dossier. Elle contient, pour la première fois, des données chiffrées manquant au

het eerst cijfergegevens gepubliceerd, - wat in het oorspronkelijke document niet het geval was - waaruit blijkt dat het nodig is zich eerst grondig over het project te beraden.

Ik zie hierin geen enkel bewijs als zou het vormingsstation van Schaarbeek de enige site zijn die in aanmerking komt voor de bouw van de tweede HST-terminal. Het zou niet erg verstandig zijn nu al een standpunt in te nemen, vóór de resultaten van de door de regering bestelde studie bekend zijn.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ik dank de minister voor haar precieze en tegelijk genuanceerde antwoord.

Het incident is gesloten.

06 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het opruimen van de metalen gedeelten van de spoorwegbrug Val Benoît te Luik" (nr. 2803)

06.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): De inschrijving op de aanbesteding voor het schilderwerk aan de spoorwegbrug van Val Benoît te Luik heeft plaatsgehad, en het dossier wordt momenteel onderzocht door het departement Kunstwerken van de NMBS in Brussel.

Kan u bevestigen dat het schilderwerk wel degelijk in 2001 zal worden uitgevoerd, met het oog op een fraaier uitzicht van dit kunstwerk? De spoorwegbrug werd immers al prachtig gerestaureerd, en moet nu alleen nog worden geschilderd.

06.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Op 27 april 2000 werd het schilderwerk aan de spoorwegbrug Val Benoît openbaar aanbesteed. Men is evenwel van die procedure moeten afstappen.

Er werd een onderhandelingsprocedure opgestart. Inschrijven kon vanaf 6 november 2000. De inschrijvingen worden thans op plaatselijk niveau onderzocht en zullen aan de centrale administratie ter goedkeuring worden voorgelegd. Na de winter zal met het schilderwerk begonnen kunnen worden.

06.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Het is dus enkel nog een kwestie van de kleur te kiezen.

document initial et qui confirment la nécessité de s'interroger plus avant.

Je n'y vois aucune démonstration que Schaarbeek-Formation serait la seule implantation possible pour le second terminal. Il serait peu responsable de prendre position avant les résultats de l'étude demandée par le gouvernement.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Je remercie la ministre pour sa réponse à la fois précise et nuancée.

L'incident est clos.

06 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer Val Benoît à Liège" (n° 2803)

06.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): La soumission relative à la peinture du pont SNCB du Val Benoît à Liège a eu lieu et le dossier est actuellement examiné par le département Ouvrages d'art de la SNCB à Bruxelles.

Pouvez-vous me confirmer que ce travail sera bien réalisé en 2001, afin d'améliorer la qualité de vie et de l'environnement du site? Celui-ci a été magnifiquement restauré et la peinture du pont est le seul travail qui doit encore être exécuté.

06.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Une adjudication publique relative à la mise en peinture du pont du Val Benoît a eu lieu le 27 avril 2000. Cette procédure a cependant dû être abandonnée.

Une procédure négociée a été entamée. L'ouverture des offres a eu lieu le 6 novembre 2000. Ces offres sont actuellement examinées au niveau local et seront transmises à l'administration centrale pour approbation. Les travaux de peinture pourront être entamés après l'hiver.

06.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): C'est donc une simple question de couleur.

06.04 Jean-Pierre Grafé (PSC): Wij vroegen eigenlijk een herprofilering van de brug, maar de minister zegde ons niet meer dan een pot verf toe ! En zelfs dat hebben we nog altijd niet gekregen !

06.04 Jean-Pierre Grafé (PSC): Nous avons demandé un reprofilage du pont mais la ministre ne nous a accordé qu'un pot de peinture que nous n'avons toujours pas reçu !

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "gratis vervoer van 65-plussers bij De Lijn" (nr. 2760)
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tariefmaatregelen voor 65-plussers" (nr. 2792)

07 Questions orales jointes de
 - M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "a gratuité des transports pour les seniors de plus de 65 ans offerte par « De Lijn »" (n° 2760)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "es mesures tarifaires en faveur des plus de 65 ans" (n° 2792)

07.01 Bart Somers (VLD): Het gratis vervoer voor 65-plussers bij De Lijn en het rijden tegen verminderd tarief bij de NMBS blijken een groot succes te zijn. Een toename van het aantal reizigers is zeer positief, maar we mogen onze ogen niet sluiten voor de negatieve gevolgen. Het openbaar vervoer raakt op de spitsuren overbelast, waardoor reizigers die de volle pot moeten betalen, niet meer over een zitplaats beschikken. De kostprijsverlagingen moeten dan ook worden gecombineerd met een capaciteits- en kwaliteitsuitbreiding van het aanbod. Vanaf volgend jaar zouden bijvoorbeeld meer dubbeldektreinen worden ingezet.

07.01 Bart Somers (VLD): La gratuité des transports en commun et les mesures tarifaires de la SNCB dont bénéficient les personnes âgées de plus de 65 ans semblent remporter un franc succès. L'augmentation du nombre de voyageurs constitue un élément positif mais nous ne pouvons pas ignorer les conséquences négatives d'une telle démarche. Les transports en commun sont bondés aux heures de pointe, au point que les voyageurs payant le tarif plein n'ont même plus accès aux places assises. La baisse des prix doit également s'accompagner d'un accroissement de la capacité et de la qualité de l'offre. L'année prochaine, de nouveaux trains à deux étages seraient, par exemple, mis en service.

Zal de minister het aanbod van goedkoop openbaar vervoer voor 65-plussers aanpassen om de oververzadiging van bepaalde lijnen tijdens de spits te voorkomen? Zal de aangekondigde capaciteitsuitbreiding voldoende zijn? Zo niet, heeft de NMBS dan nog andere plannen? Kunnen de belangen van senioren en pendelaars worden verzoend?

La ministre envisage-t-elle d'adapter l'offre de transports en commun bons marché pour les seniors de plus de 65 ans afin d'éviter que certaines lignes soient surchargées aux heures de pointe? L'augmentation de capacité annoncée sera-t-elle suffisante? Dans la négative, la SNCB a-t-elle élaboré d'autres plans? Est-il possible de concilier les intérêts des seniors et des navetteurs?

07.02 Daan Schalck (SP): De gunsttarieven voor 65-plussers op de trein zijn een groot succes. Zo groot zelfs, dat de dagelijkse pendelaars klagen dat ze geen plaatsje meer vinden op de trein. Volgens mij is er eerder een structureel probleem van plaatsgebrek. Ik elk geval wil ik me hier opwerpen als verdediger van de gepensioneerden.

07.02 Daan Schalck (SP): Les tarifs préférentiels appliqués par la SNCB au bénéfice des plus de 65 ans remportent un succès tel que les navetteurs journaliers se plaignent de ne plus trouver de place dans le train. A mon estime, le problème de place est plutôt d'origine structurelle. En tout cas, je souhaite ici défendre la cause des retraités.

Hoe evolueert het reizigersaantal? Volgen de investeringen het stijgende aantal reizigers? Zullen de voordeeltarieven voor 65-plussers worden aangepast?

Quelle est l'évolution du nombre de voyageurs ? Les investissements sont-ils proportionnels au nombre croissant de voyageurs ? Procèdera-t-on à l'adaptation des tarifs préférentiels pour les de plus de 65 ans ?

07.03 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands) : De tariefmaatregelen voor 65-plussers zijn een groot succes en worden positief onthaald. Ik heb een evaluatieverslag gevraagd over deze en andere tariefmaatregelen.

Om concurrentie moet de pendelaars uit te sluiten werd de maatregel beperkt tot bepaalde uren en werden sommige periodes uitgesloten.

We moeten rekening houden met vraag en aanbod. Op basis van de evaluatie zullen zo nodig aanpassingen gebeuren.

07.04 **Bart Somers** (VLD): Ik hoop dat de studie waarover sprake ook duidelijk zal maken of het hier over een verschuiving dan wel over een toename van de mobiliteit van senioren gaat.

Ik meen trouwens dat de heer Schalck en ik dezelfde bekommernissen delen, maar er behoren nu eenmaal meer gepensioneerden tot zijn electorale achterban en meer pendelaars tot de mijne. (*Glimlachjes*)

07.05 **Daan Schalck** (SP): Collega Somers zit hier dus om het geld te verdedigen, wij verdedigen de kleine man. (*Gelach*)

We zullen het resultaat van de studie afwachten. We mogen de meetregelen zeker niet lineair terugschroeven, vermits zij beantwoorden aan een vraag, ook van de sociaal zwakkeren.

Het incident is gesloten.

08 **Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het wanbedrag van passagiers bij Sabenavluchten' (nr. 2762)**

08.01 **Bart Somers** (VLD): Het aantal incidenten met misnoegde passagiers is in vergelijking met vorig jaar verdubbeld bij de vliegtuigmaatschappij Sabena. Het gaat hierbij vooral om incidenten aan de incheckbalie. Andere Europese luchtvaartmaatschappijen zouden vooral problemen hebben met passagiers die zich misdragen tijdens de vlucht.

Onderzoek naar dit opmerkelijk verschil tussen Sabena en de andere maatschappijen werd nog niet gevoerd. De Sabena-Veiligheidsdirecteur wijt het verschil aan de stress die het gevolg is van de slechte bereikbaarheid van de luchthaven tijdens

07.03 **Isabelle Durant**, ministre: (*en néerlandais*) Les mesures tarifaires dont bénéficient les plus de 65 ans ont beaucoup de succès et sont accueillies positivement. J'ai demandé que l'on effectue un rapport d'évaluation à propos de ces mesures tarifaires en particulier et d'autres en général.

Afin d'éviter toute concurrence avec les navetteurs, cette mesure a été limitée à des heures déterminées et certaines périodes ont été exclues.

Nous devons tenir compte de l'offre et de la demande. Le cas échéant, des mesures seront prises sur la base du rapport d'évaluation.

07.04 **Bart Somers** (VLD): J'espère que l'étude permettra d'établir clairement si nous assistons à un glissement ou s'il est bel et bien question d'une augmentation de la mobilité des seniors.

J'ajoute que M. Schalck et moi-même partageons les mêmes préoccupations mais son électorat se compose davantage de retraités alors que le mien se compose plutôt de navetteurs. (*Sourires*)

07.05 **Daan Schalck** (SP): M. Somers défend la loi de l'argent alors que nous défendons les petites gens. (*Rires*)

Nous allons attendre les résultats de l'étude. Il ne peut être question de remettre totalement en cause les mesures qui ont été prises. Elles répondent en effet à une demande, notamment des personnes défavorisées.

L'incident est clos.

08 **Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le comportement abusif de certains passagers sur les vols Sabena' (n°2762)**

08.01 **Bart Somers** (VLD): Par rapport à l'année dernière, la Sabena a été confrontée, cette année, à deux fois plus d'incidents provoqués par des passagers mécontents. La plupart de ces incidents se produisent au moment de l'enregistrement. D'autres compagnies aériennes seraient plutôt confrontées à des problèmes provoqués par des passagers affichant un comportement inqualifiable pendant le vol.

Cette différence frappante entre la Sabena et les autres compagnies, qui n'a pas encore été analysée de manière systématique, est attribuée par le directeur de la sécurité de la Sabena au stress lié à la difficulté d'accès de l'aéroport pendant les heures

spitsuren en aan parkeerproblemen. Deze redenering roept vragen op: passagiers van andere maatschappijen zouden dus niet met deze problemen te kampen hebben. Zal de minister een onderzoek van deze problemen bevelen? Zo ja, wanneer?

Via het actieprogramma "Time Out" zullen personeelsleden technieken kunnen aanleren om assertief te reageren en passagiers te kalmeren. Is het niet aangewezen dat deze opleiding deel uitmaakt van de basisopleiding? Werd de kwaliteit van de basisopleiding al onderzocht? Het personeel zou in de toekomst passagiers ook de toegang tot het vliegtuig kunnen ontzeggen. Vindt de minister dit aangewezen? Op basis van welke criteria zal dat gebeuren? Hoe zullen misbruiken worden voorkomen?

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Mijn diensten kennen deze problematiek. Het gaat niet om een specifiek Belgisch, maar om een Europees en internationaal probleem, waarnaar ook internationaal onderzoek werd gevoerd.

Ik zal een ontwerp indienen om de wet van juli 1937 te wijzigen met betoog op de invoering van nieuwe strafbepalingen voor deze recente vorm van criminaliteit. Agressie aan boord van het vliegtuig kan gevaar inhouden.

Ook op de grond doen zich problemen voor met agressieve passagiers. Er bestaat geen meldingsplicht aan de luchtvaartinspectie. De internationale organisaties ICAO en CEAC beschouwen agressie aan de grond niet als onderdeel van de luchtvaartbeveiligingsproblematiek.

Ik heb het Bestuur der luchtvaart gevraagd met de andere actoren onderzoek te voeren naar de omvang van het probleem. De resultaten daarvan worden eind februari 2001 verwacht.

Het bestuur overlegt momenteel met de luchtvaartmaatschappijen over de aanpak van agressieve passagiers. Men onderzoekt of een nauwe samenwerking tussen de betrokken partijen, ook met de politie, zich hier niet opdringt.

Tussen de vervoerder en de passagiers is trouwens een contract van toepassing, dat moet worden nageleefd. Het is belangrijk om hier te verwijzen

de pointe et aux problèmes de parking. Ce raisonnement ne manque pas de susciter des questions : les passagers des autres compagnies aériennes ne seraient donc pas confrontés à ce type de problèmes? La ministre demandera-t-elle une étude relative à ces problèmes? Dans l'affirmative, quand?

Par le biais du programme d'action "Time out", les membres du personnel pourront acquérir des techniques leur permettant de réagir avec détermination à ces incidents et de calmer les passagers concernés. Un tel cours ne devrait-il pas être dispensé dans le cadre de la formation de base? La qualité de la formation de base a-t-elle déjà été examinée? A l'avenir, le personnel pourrait également refuser l'accès aux avions aux passagers trop turbulents. La ministre est-elle favorable à une telle mesure? Sur la base de quels critères un tel refus pourra-t-il être formulé? Comment les abus pourront-ils être évités?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le problème que vous évoquez est connu de mes services. Il ne se limite pas à la Belgique mais constitue un phénomène européen et international, qui a déjà fait l'objet de certaines études.

Je déposerai un projet de modification de la loi de juillet 1937 en vue d'instaurer une disposition pénale sanctionnant cette forme de criminalité apparue récemment. Un comportement agressif à bord d'un avion peut se révéler dangereux.

Au sol également, certains passagers se montrent agressifs. A cet égard, il n'existe aucune obligation d'avertir l'inspection aérienne. Les organisations internationales ICAO et CEAC ne considèrent pas les agressions au sol comme un problème de sécurité aérienne.

J'ai demandé à l'Administration de l'aéronautique d'examiner l'ampleur du phénomène, en concertation avec les autres acteurs concernés. Les résultats de cette étude devraient être communiqués d'ici à la fin du mois de février 2001.

L'Administration de l'aéronautique étudie actuellement, avec les compagnies aériennes, la manière la plus adéquate de gérer le problème des passagers agressifs. La possibilité d'une coopération étroite entre les parties concernées, y compris avec la police, est actuellement examinée.

Le transporteur et le passager sont d'ailleurs liés par un contrat qui doit être respecté. A ce propos, il convient de se référer aux initiatives européennes

naar de Europese initiatieven die worden genomen met het oog op het respecteren van de rechten van de passagiers. Denken we maar aan het vaak voorkomende probleem van overboeking. Die overboeking roept veel gevoelens van agressie op bij gedupeerde reizigers.

08.03 Bart Somers (VLD): De veiligheidsdirecteur wijst in *De Morgen* op het opvallende verschil tussen Sabena en andere maatschappijen. Is Sabena dan zo slecht georganiseerd dat men er met overboekingen geregeld agressie aan de grond oproept?

08.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Dat is wel een snelle conclusie. Vergeet niet dat Sabena momenteel nog met andere zware problemen kampt.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'een aantal Gentse dossiers in het tienjaren-investeringsplan van de NMBS' (nr. 2785)
 - de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het tienjarig investeringsprogramma van de NMBS en de consequenties voor Gent' (nr. 2836)

09.01 Fientje Moerman (VLD): Op dit ogenblik zijn er afrondende besprekingen aan de gang tussen de minister en de NMBS over het tienjarenplan 2001-2010. Ik wil drie dossiers die betrekking hebben op de regio Gent onder de aandacht brengen. Om te beginnen is er dat van het belangrijke station Gent-Sint-Pieters en van de stationsomgeving, waarvoor de stad Gent een ambitieus ontwerp heeft opgesteld en waarvoor de stad en De Lijn de nodige inspanningen willen doen. Voorts is er het station Dampoort en omgeving, waarvoor de stad eveneens een uitgebreid project heeft uitgetekend; daarmee zou een bedrag van 7,5 miljard frank gemoeid zijn, waarvan de NMBS voor 1 à 1,5 miljard frank zou bijdragen. Tot slot is er de ophoging van het tracé Dampoort-Wondelgem, waarover eindelijk een overeenkomst werd bereikt; het totale project wordt op 1,6 miljard frank geraamd, waarvan 790 miljoen ten laste van de NMBS.

Voorziet het nieuwe investeringsplan in de nodige kredieten om die drie projecten te realiseren?

relatives au respect des droits des passagers en ce qui concerne, notamment, le problème de la surréservation qui engendre un sentiment d'agressivité chez les voyageurs frustrés.

08.03 Bart Somers (VLD): Dans le journal *De Morgen*, le directeur de la sécurité évoque les différences importantes entre la Sabena et les autres compagnies aériennes. La Sabena est-elle donc si mal organisée que les surréservations engendrent régulièrement des comportements agressifs au sol?

08.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Voilà une conclusion quelque peu hâtive. N'oubliez pas que la Sabena doit actuellement faire face à d'autres problèmes graves.

L'incident est clos.

09 Questions orales jointes de
 - Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de dossiers gantois contenus dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 2785)
 - M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le programme décennal d'investissements de la SNCB et ses conséquences pour Gand" (n° 2836)

09.01 Fientje Moerman (VLD): Les discussions entre la ministre et la SNCB à propos du plan décennal 2001-2010 se trouvent dans une phase décisive. Je voudrais plus particulièrement attirer l'attention sur trois dossiers concernant la région de Gand. Il y a d'abord le très important dossier de l'aménagement de la gare Sint-Pieters et de ses abords. La ville de Gand a élaboré un projet ambitieux dans ce cadre. La ville et la société "De Lijn" sont disposées à faire un effort tout particulier. Il y a ensuite le dossier de la gare "Dampoort" et de ses environs. La ville a également élaboré un vaste projet pour cette gare. Il porterait sur un montant de 7,5 milliards de francs, dont 1 à 1,5 milliards seraient à charge de la SNCB. Enfin, il y a le dossier du rehaussement du tracé Dampoort-Wondelgem, au sujet duquel un accord a enfin été conclu. Cet accord a des conséquences pour la société "De Lijn" ainsi qu'en matière de sécurité routière. Le coût du projet est estimé à 1,6 milliards de francs, dont 790 millions seraient à charge de la SNCB.

Les crédits prévus au nouveau plan d'investissements permettront-ils de réaliser les

Hoeveel bedragen ze? Zo neen, waarom niet?

trois projets? Dans la négative, pourquoi? A combien s'élèvent-ils?

Wanneer we de achterstelling van de Gentse regio inzake NMBS-investeringen zien, kunnen we niet lijdzaam toezien. Het Parlement is weliswaar niet de plaats om aan streekpolitiek te doen, maar in dit geval breekt nood wet.

Nous ne pouvons accepter sans broncher, en ce qui concerne les investissements de la SNCB, la discrimination dont fait l'objet la région de Gand. Le Parlement n'est pas l'endroit approprié pour faire de la politique régionale, mais nécessité fait loi.

09.02 Daan Schalck (SP): Stationsbuurten zijn vaak heel kwetsbaar, en investeringen om er de leefbaarheid te waarborgen dringen zich op. Dat geldt ook voor het station van Gent. Het investeringsprogramma 2001-2010 van de NMBS krijgt stilaan vorm. Voor de regio Gent is het van het grootste belang dat een aantal dossiers in dat programma dan ook wordt opgenomen.

09.02 Daan Schalck (SP): Les quartiers situés aux abords des gares sont souvent très vulnérables et des investissements visant à y accroître la qualité de vie s'imposent. Cela vaut aussi pour la gare de Gand. Le plan d'investissements 2001-2010 de la SNCB se concrétise graduellement. Pour la région gantoise, il est par conséquent de la plus haute importance qu'une série de dossiers soient inclus dans ce plan.

Wat is de stand van zaken van het investeringsprogramma? Welk bedrag trekt men uit voor de vernieuwing van de Gentse stationsbuurt, zowel rond Sint-Pieters als rond Dampoort? Wanneer zullen die werken starten? En hoe staat het met de ophoging van het tracé Dampoort-Wondelgem? Zonder de medewerking van de NMBS wordt heel het gedurfde mobiliteitsbeleid van de stad Gent op losse schroeven gezet.

Où en est le plan d'investissements ? Quels crédits allouera-t-on pour la rénovation des quartiers situés aux abords des gares gantoises, que ce soit Sint-Pieter ou Dampoort ? Quand ces travaux seront-ils entamés ? Où en est le relèvement du tracé Dampoort-Wondelgem ? Sans le concours de la SNCB, toute la politique de mobilité audacieuse de la ville de Gand risque d'être compromise.

De **voorzitter**: De heer Karel Van Hoorebeke zal zijn vraag nr. 2846 over hetzelfde onderwerp niet stellen. Als de commissie geen bezwaren heeft, zal ik nu mijn laat ingediende vraag nr. 2867 stellen. *(Instemming)*

Le **président**: M. Karel Van Hoorebeke ne posera pas sa question (n° 2846) sur le même sujet. Si la commission n'y voit pas d'objections, je vais à présent poser ma question (n° 2867) déposée tardivement. *(Assentiment)*

09.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik sluit me aan bij de vorige vraagstellers. Een bezoek aan het station Gent-Sint-Pieters is leerzaam en ontluisterend: de tijd heeft er stil gestaan. De stationsbuurt wordt ontsierd door rondslingerende fietsen. De NMBS zou er bovendien aan denken de parking nog te verkleinen.

09.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je me joins aux membres qui ont adressé des questions à la ministre. Une visite à la gare de Gand-Sint-Pieters est instructive et désillusionnante : le temps s'y est arrêté. Le quartier environnant présente un aspect dégradé en raison des masses de bicyclettes parquées dans tous les coins. Et la SNCB envisagerait qui plus est de réduire encore la taille du parking.

De omgeving van het Dampoort-station is zavel op het vlak van verkeer als meer algemeen onveilig. Het ene hangt trouwens samen met het andere.

L'insécurité règne en maître aux abords de la gare Dampoort, d'une manière plus générale et plus particulièrement en ce qui concerne le trafic. Ces deux éléments sont d'ailleurs liés.

Als bewoner van de buurt van de Muide sluit ik me ook aan bij de opmerkingen van de vorige sprekers over het tracé Dampoort-Wondelgem.

Habitant moi-même le quartier du Muide, je souscris également aux observations des orateurs précédents concernant le tracé Dampoort-Wondelgem.

Deze dossiers verdienen zeker de nodige aandacht.

Ces dossiers méritent assurément qu'on y prête l'attention requise.

09.04 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Er wordt nog onderhandeld over het plan 2000-2010 van de NMBS, zodat ik nog geen precies antwoord kan geven op de concrete vragen. Bij deze onderhandelingen moet rekening gehouden met zeer veel vragen en eisen.

De NMBS weet en heeft erkend dat het Gentse Sint-Pietersstation een van de belangrijkste stations van België is. Daarom werd ook overgegaan tot de verbetering van de trein-tramverbinding. Een ingrijpende renovatie van heel het station staat ook op het programma.

Voor Gent-Dampoort hebben de vier betrokken partijen een masterplan besteld bij een studie bureau. De financiële implicaties hiervan zijn nog niet duidelijk. Een definitieve beslissing behoort dan ook nog niet tot de mogelijkheden.

De verhoging van het tracé 58 zal waarschijnlijk 2,4 miljard frank kosten. De bijdrage van de NMBS zal 1 miljard frank bedragen.

09.05 **Fientje Moerman** (VLD): Ik blijf op mijn honger. De NMBS zou over precieze gegevens beschikken over de investeringen in het station Gent-Sint-Pieters. Zij heeft die blijkbaar niet overgemaakt aan de minister.

De NV Eurostation heeft in september 1993 een studieopdracht gekregen in verband met het Dampoort-station. Tritel heeft in november drie alternatieven voorgesteld, waarvan één werd behouden. In maart 1995 werden een technische en een financieel administratieve werkgroep opgericht. In die tweede werkgroep werd een protocolakkoord afgesloten dat inmiddels door alle partijen werd goedgekeurd.

Haar bijdrage voor de ophoging van het tracé 58 raamt de NMBS nu op 1 miljard frank. Die ophoging is essentieel voor de stelplaats van De Lijn, en ook voor de buurtontwikkeling en de verkeersveiligheid.

Ik krijg de indruk dat de Gentse regio tot nu toe stiefmoederlijk is behandeld. Het tienjaren investeringsplan moet dan ook in de nodige kredieten voorzien.

09.06 **Daan Schalck** (SP): Ook ik beschik over de gegevens die mevrouw Moerman aanhaalt. Werkgroepen zijn al jaren aan het werk rond de Gentse projecten. Het zou jammer zijn dat men bij de opstelling van het tienjarenplan geen gebruik zou

09.04 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Les négociations relatives au plan 2000-2010 étant encore en cours, je ne puis apporter de réponses précises aux questions concrètes. Ces négociations supposent la prise en considération d'un nombre impressionnant de questions et d'exigences.

Sachant que la gare Sint-Pieters à Gand compte parmi les gares belges les plus importantes, la SNCB y a amélioré les correspondances avec le service de trams. Une rénovation fondamentale de toute la gare est également prévue.

En ce qui concerne la gare de Gand-Dampoort, les quatre parties concernées ont chargé un bureau d'études de l'élaboration d'un plan directeur. Les implications financières de ce plan n'étant pas encore connues, la décision définitive ne sera pas prise dans l'immédiat.

Le coût de l'élévation du tracé de la ligne 58 est estimé à quelques 2,4 milliards dont la SNCB prendrait un milliard à sa charge.

09.05 **Fientje Moerman** (VLD): Je reste sur ma faim. On nous avait assuré que la SNCB disposait de chiffres précis concernant les investissements à la gare de Gand-Sint-Pieters. La SNCB ne les a manifestement pas communiqués à la ministre.

La SA Eurostation s'est vu confier, en septembre 1993, une mission d'étude concernant la gare de Dampoort. En novembre, Tritel a proposé trois solutions de rechange dont une a été retenue. En mars 1995, un groupe de travail technique et un groupe de travail administratif et financier ont été créés. Au sein de ce second groupe a été conclu un protocole d'accord qui a entre-temps été approuvé par toutes les parties concernées.

La SNCB évalue aujourd'hui sa contribution au relevé du tracé 58 à 1 milliard de francs. Ce relèvement revêt une importance fondamentale pour l'atelier de montage de De Lijn, de même que pour le développement du quartier et la sécurité routière.

J'ai l'impression que jusqu'à présent, la région gantoise a été le parent pauvre des investissements ferroviaires. Aussi, le plan décennal d'investissements devra-t-il prévoir les crédits nécessaires.

09.06 **Daan Schalck** (SP): Je dispose également des données citées par Mme Moerman. Depuis des années, des groupes de travail se penchent sur les projets gantois. Il serait dommage de ne pas tenir compte des résultats de ces travaux dans le cadre

maken van al dat studie- en cijferwerk.

09.07 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Het station van Gent-Sint-Pieter was nooit een prioriteit van de NMBS en ik vrees dat dit ook zo zal blijven.

09.08 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het budget van een meerjareninvesteingsplan kan gelukkig nogal soepel worden toegepast. We zullen afwachten welke voorstellingen de NMBS in het plan 2000-2010 zal doen. De problemen in de Gentse regio zijn meer dan nijpend en ik hoop dat niet ik alleen, maar ook de lokale partijen de nodige druk uit zullen oefenen op de NMBS om er daadwerkelijk iets aan te doen.

Het incident is gesloten.

10 Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verschil tussen woord en daad inzake de financiering van de spoorinvesteringen" (nr. 582)

Jos Ansoms (CVP): De federale regering creëerde grote verwachtingen inzake het openbaar vervoer, dat essentieel is voor het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk. Om over 5 à 6 jaar resultaten te zien moet er nu worden geïnvesteerd.

In september las ik dat de minister 70 miljard frank extra vroeg voor spoorweginvesteringen. Tijdens deze regeerperiode komt er echter slechts 6 miljard bij. Onder Dehaene I was er 17 miljard extra, onder Dehaene II, 29 miljard.

Die extra investering van 6 miljard wordt dan nog gekoppeld aan bepaalde voorwaarden: de gunstige verkoop van de UMTS-licenties en de zogenaamde modernisering van de NMBS, die neerkomt op een politie vervanging van de top.

Nu blijkt dat slechts elf twaalfde van de in de begroting ingeschreven enveloppe voor spoorinvesteringen aan de NMBS wordt uitgekeerd. Is dit bericht juist? Zo ja, welke indicatie ligt hieraan ten grondslag? Zal deze techniek in 2001 worden herhaald?

Wat zal er gebeuren als de verkoop van de UMTS-licenties ongunstig uitvalt? Minister Vande Lanotte

de l'élaboration du plan décennal.

09.07 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La gare de Gand-Sint Pieters n'a jamais été une priorité pour la SNCB et je crains que cela ne soit pas près de changer.

09.08 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Fort heureusement, le budget d'un plan d'investissement pluriannuel peut être utilisé avec une certaine souplesse. Nous allons attendre de connaître les projections qui seront faites par la SNCB dans le cadre du plan 2000-2010. Les problèmes dans la région de Gand sont en effet très sérieux et j'espère que les partis locaux feront également pression, avec moi, sur la SNCB pour que celle-ci s'efforce réellement d'y remédier.

L'incident est clos.

10 Interpellation de M. Jos Ansoms à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la différence entre les paroles et les actes quant au financement des investissements ferroviaires" (n° 582)

10.01 Jos Ansoms (CVP): Le gouvernement fédéral a suscité de grands espoirs en matière de transports publics, lesquels constituent la clef de voûte de toute solution aux problèmes de mobilité. Pour obtenir des résultats dans cinq ou six ans, il faut investir maintenant.

J'ai lu, en septembre, que la ministre demanderait 70 milliards supplémentaires pour réaliser des investissements dans le secteur ferroviaire. Toutefois, sous l'actuelle législature, le supplément ne se montera qu'à 6 milliards. Sous Dehaene I, il y avait eu 17 milliards de plus et, sous Dehaene II, 29 milliards.

De surcroît, cet investissement supplémentaire de 6 milliards sera subordonné à certaines conditions : les résultats financiers de la vente des licences UMTS devront être bons et la prétendue modernisation de la SNCB, qui reviendra en réalité à une relève de la garde politicienne au niveau de la direction, devra être réalisée.

Aujourd'hui, on s'aperçoit que onze douzièmes seulement de l'enveloppe prévue au budget pour les investissements ferroviaires sont alloués à la SNCB. Est-ce exact ? Dans l'affirmative, à quoi est-ce dû ? Recourra-t-on encore à cette technique en 2001 ?

Qu'advient-il si la recette de la vente des licences UMTS ne répond pas à l'attente? Le

heeft hier al voor gewaarschuwd. Zal dezelfde techniek dan worden toegepast of kan de NMBS de beloofde 6 miljard frank vergeten?

Wat gebeurt er als de modernisering van de NMBS langer op zich laat wachten? Zal de minister dan ook wachten met de uitbetaling van de beloofde middelen?

10.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het ligt niet in mijn bedoeling de kredieten voor 2001 te verminderen. In 1999 werd beslist voor de begroting 2000 over te stappen naar een systeem zoals in voege voor de exploitatietoelagen, waardoor één twaalfde werd uitgesteld van 2000 naar 2001. Het volledige budget wordt echter in 2000 uitbetaald, door een voorafbetaling van één twaalfde eind deze maand. In 2002 en 2003 komt er een aanpassing zodat de kredieten worden uitbetaald voor een volledig jaar.

Het budget van de NMBS is gewaarborgd wat ook de inkomsten zijn uit de verkoop van UMTS-licenties. De rente-inkomsten vormen een mogelijke financieringsbron. Andere financieringsbronnen, zoals schuldverlichting, worden onderzocht.

10.03 **Jos Ansoms** (CVP): Ik herhaal dat de minister in de krant van 9 september van een bijkomende investeringsinspanning sprak van 70 miljard te spreiden over vijf jaar. Herroept ze haar eigen woorden nu?

De techniek van de elf twaalfden impliceert dat men ook volgend jaar en het jaar daarop te weinig investeringen toekent. Over drie jaren zal er dus geen 6 miljard maar slechts 3,7 miljard zijn uitbetaald. Veel woorden en weinig daden dus, maar dat waren we van deze minister al gewoon. Ook bij de vragen over de Gentse stationsinvesteringen werd dat daarnet mooi geïllustreerd.

De minister vertelt hier dat, ongeacht de opbrengst van de verkoop van de UMTS-licenties, 1,2 miljard frank zal worden uitbetaald. Ze erkent wel dat de regering nog niet weet hoe ze zal inspelen op een ongunstig verloop van de verkoop. Een mogelijke oplossing is een kwijtschelding van de schuld.

De **voorzitter**: De vragen nrs 2828 en 2829 van de heer Olivier Chastel worden naar een latere datum verschoven.

ministre Vande Lanotte a déjà lancé une mise en garde à cet égard. La même technique sera-t-elle appliquée ou la SNCB peut-elle faire une croix sur les 6 milliards promis ?

Qu'advient-il si la modernisation de la SNCB tarde encore ? La ministre attendra-t-elle avant d'allouer les crédits promis ?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je n'ai pas l'intention de réduire les crédits pour 2001. En 1999, il a été décidé d'adopter, pour le budget 2000, un système comparable à celui qui est appliqué pour les subsides d'exploitation, ce qui a eu pour effet de reporter un douzième de 2000 à 2001. Mais le budget total sera liquidé en 2000 du fait qu'un douzième sera liquidé par anticipation à la fin de ce mois. En 2002 et 2003, il sera procédé à un ajustement budgétaire de sorte que les crédits seront liquidés pour une année complète.

Le budget de la SNCB est garanti, quelles que soient les recettes de la vente des licences UMTS. Les recettes provenant des intérêts constituent une source de financement éventuelle. D'autres sources de financement, telles que l'allègement de la dette, sont à l'étude.

10.03 **Jos Ansoms** (CVP): Je répète que la ministre a parlé, dans la presse du 9 septembre, d'un effort supplémentaire en termes d'investissements de 70 milliards sur cinq ans. Renierait-elle ses propres paroles ?

La technique des onze douzièmes signifie que les investissements seront insuffisants l'année prochaine et l'année suivante. Par conséquent, 3,7 milliards seulement, au lieu de 6, seront liquidés dans trois ans. La ministre souscrit donc beaucoup d'engagements verbaux mais sans toujours joindre le geste à la parole. Mais cela ne nous étonne pas de sa part. Nous avons déjà eu une illustration de cette attitude tout à l'heure, quand certains membres l'ont interrogée au sujet des investissements en faveur des gares gantoises.

La ministre dit qu'une somme de 1,2 milliard de francs sera payée, quel que soit le produit de la vente des licences UMTS. Elle reconnaît toutefois ne pas savoir quelle sera la réaction du gouvernement si la vente des licences ne répond pas à l'attente. Une solution pourrait être trouvée par le biais d'une remise de dette.

Le **président**: Les questions n°s 2828 et 2829 de M. Olivier Chastel sont reportées à une date ultérieure.

Moties

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jos Ansoms en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering

1. de in de begroting voorziene bedragen voor spoorinvesteringen in alle geval volledig uit te keren aan de NMBS;
2. aan het toegezegde supplement van 6 miljard voor spoorinvesteringen in deze legislatuur, geen voorwaarden te verbinden inzake de verkoop van de UMTS-licenties, noch inzake de hervorming van de NMBS.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Daan Schalck en Lode Vanoost.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.35 uur.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit :

“La Chambre,
ayant entendu l’interpellation de M. Jos Ansoms et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement

1. d’allouer en toute hypothèse et intégralement à la SNCB les sommes inscrites au budget aux fins de réaliser des investissements ferroviaires;
2. de ne pas lier à des conditions concernant la vente des licences UMTS ni concernant la réforme de la SNCB l’octroi, sous l’actuelle législature, d’un supplément de 6 milliards aux fins de réaliser des investissements ferroviaires.”

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Marie-Thérèse Coenen et MM. Daan Schalck et Lode Vanoost.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

La réunion publique de commission est levée à 17.35 heures.