



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

31-01-2001

31-01-2001

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

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inbreng van de minister in het drugsplan van de regering betreffende het drugsgebruik (ook van cannabis) in het verkeer" (nr. 3187)	1
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde interpellaties en mondelinge vragen van	4
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gerommel in de regering rondom de NMBS en de gevolgen daarvan voor de goede gang van zaken in het bedrijf" (nr. 624)	
- mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Gentse aspecten van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3012)	
- de heer Patrick Lansens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3156)	5
- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het al dan niet heropenen van de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort" (nr. 3181)	5
- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een derde spoor tussen het havengebied van Zeebrugge en Brugge en schrapping van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 3173)	5
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de 'gemengde' projecten (HST-binnenlands reizigersvervoer) in het ontwerp-investeringsplan 2001-2010" (nr. 3188)	5
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringsvoorstellen met betrekking tot de provincies West-Vlaanderen en Antwerpen" (nr. 3190)	5
- de heer Marcel Bartholomeeussen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 3211)	5
- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afwezigheid van de Antwerpse spoortunnel in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3261)	5
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de lijn Brussel-Charleroi in het	5

SOMMAIRE

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'apport spécifique de la ministre au plan 'drogues' du gouvernement en ce qui concerne l'usage de drogues (y compris de cannabis) dans la circulation routière" (n° 3187)	1
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Interpellations et questions orales jointes de	5
- M. Jos Ansoms à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les remous que suscite la SNCB au sein du gouvernement et les conséquences de ces remous sur le bon fonctionnement de la société" (n° 624)	
- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects gantois du plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3012)	
- M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3156)	5
- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture éventuelle de la voie ferrée Dixsmude-Nieuport" (n° 3181)	5
- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression d'une troisième voie entre la zone portuaire de Zeebruges et Bruges et d'une troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand" (n° 3173)	5
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement des projets 'mixtes' (TGV-traffic intérieur voyageurs) dans le projet de plan décennal d'investissements" (n° 3188)	5
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets d'investissements dans les provinces d'Anvers et de Flandre occidentale" (n° 3190)	5
- M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3211)	5
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de tunnel ferroviaire anversois dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3261)	5
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place qu'occupe la ligne Bruxelles-Charleroi dans	5

<p>tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3263)</p> <p>- de heer Jacques Chabot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de door de NMBS aangeboden dienst" (nr. 3266)</p> <p>- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoreikende begrotingsmiddelen die aan de NMBS worden toegekend om het tienjarig investeringsplan 2001-2010 te verwezenlijken " (nr. 675)</p> <p><i>Sprekers: Jos Ansoms, Marie-Thérèse Coenen, Ludo Van Campenhout, Marcel Bartholomeeussen, Bart Somers, Jean Depreter, Fientje Moerman, Patrick Lansens, Koen Bultinck, Jacques Chabot, André Smets, Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Lode Vanoost</i></p>	<p>5</p> <p>5</p>	<p>le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3263)</p> <p>- M. Jacques Chabot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service offert par la SNCB" (n° 3266)</p> <p>- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de moyens budgétaires réservés à la SNCB pour réaliser le plan décennal d'investissements 2001-2010 au regard des objectifs de croissance décidés par le gouvernement" (n° 675)</p> <p><i>Orateurs: Jos Ansoms, Marie-Thérèse Coenen, Ludo Van Campenhout, Marcel Bartholomeeussen, Bart Somers, Jean Depreter, Fientje Moerman, Patrick Lansens, Koen Bultinck, Jacques Chabot, André Smets, Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Lode Vanoost</i></p>	<p>5</p> <p>5</p>
<p><i>Moties</i></p> <p>Mondelinge vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de honoraria van het architectenbureau belast met de bouw van het HST-station te Luik" (nr. 3145)</p> <p><i>Sprekers: François Bellot, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i></p>	<p>30</p> <p>31</p>	<p><i>Motions</i></p> <p>Question orale de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les honoraires de l'architecte chargé de la réalisation de la gare TGV de Liège" (n° 3145)</p> <p><i>Orateurs: François Bellot, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i></p>	<p>30</p> <p>31</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een leasing-project op de hogesnelheidslijn van de NMBS" (nr. 3146)</p> <p><i>Sprekers: François Bellot, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i></p>	<p>32</p>	<p>Question orale de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un projet de leasing sur une ligne à grande vitesse de la SNCB" (n° 3146)</p> <p><i>Orateurs: François Bellot, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i></p>	<p>32</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "agressie in Mechelse stations" (nr. 3206)</p> <p><i>Sprekers: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i></p>	<p>34</p>	<p>Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les agressions dans les gares malinoises" (n° 3206)</p> <p><i>Orateurs: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i></p>	<p>34</p>
<p>Mondelinge vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nijpende rechtsonzekerheid voor exploitanten van toeristische lijnen" (nr. 3239)</p> <p><i>Sprekers: Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i></p>	<p>35</p>	<p>Question orale de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité juridique aigüe pour les exploitants de lignes ferroviaires touristiques" (n° 3239)</p> <p><i>Orateurs: Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i></p>	<p>35</p>

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 31 JANUARI 2001

15:00 uur

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

du

MERCREDI 31 JANVIER 2001

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.05 uur door de heer Lode Vanooost, voorzitter.

La séance est ouverte à 15.05 heures par M. Lode Vanooost, président.

01 **Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inbreng van de minister in het drugsplan van de regering betreffende het drugsgebruik (ook van cannabis) in het verkeer" (nr. 3187)**

01 **Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'apport spécifique de la ministre au plan 'drogues' du gouvernement en ce qui concerne l'usage de drogues (y compris de cannabis) dans la circulation routière" (n° 3187)**

01.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, gisteren hebben wij aandachtig het debat over de drugsnota gevolgd. Ik heb zeer goed geluisterd naar het antwoord van de minister van Justitie over de verschillende aspecten die aan bod kwamen. De minister van Justitie heeft letterlijk gezegd dat drugs in het verkeer in geen geval mogelijk zullen zijn. Daar zou nauw op worden toegezien, niettegenstaande het feit dat het gebruik van cannabis vrij wordt voor volwassenen. Dit voornemen van de minister vind ik uiteraard nobel. In maart 1999 hebben wij echter in de Kamer de drugswet goedgekeurd, vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Om twee redenen ging de toenmalige regering uit van een soort nultolerantie.

In de eerste plaats wegens de ernst van de problematiek. De vorige regering heeft daarover

verschillende studies laten maken. Zo heeft men een studie uitgevoerd op de spoedgevallendiensten van verschillende ziekenhuizen. Daaruit bleek dat op tweeduizend weekendongevallen bij 12% van de zwaargewonden sporen van drugs werden teruggevonden. Bovendien werden recent, in het kader van de Wodca-acties van de provincie Antwerpen, bij controles op de grote assen tussen de megadancings tijdens het weekend, in 30% van de gevallen sporen van drugs vastgesteld. Het ging over cannabis, maar vaak ook over een mix van verschillende drugs. In een Vlaamse krant verscheen deze week nog het resultaat van een gerichte actie van het voorbije weekend. In één megadancing werden toen bij wel 50% van de automobilisten sporen van drugs teruggevonden. De ernst van de situatie, met betrekking tot de verkeersveiligheid, is voldoende duidelijk.

De tweede reden voor de nultolerantie was de opspoorbaarheid. Het is immers niet gemakkelijk sporen van drugs – cannabis, XTC, amfetamines of andere – terug te vinden. Op zich is dat gemakkelijk, maar het is uiterst moeilijk er een gradatie in te bouwen. Ik geef hier het voorbeeld van de cannabis, omdat dit nu actueel is. Volgens de wet kan men sporen van cannabis terugvinden op twee manieren, namelijk aan de hand van sporen in de urine of in het bloed. De reststoffen van cannabis stapelen zich eerst op in het menselijk vet, en gedurende de dagen en weken daarna komen zij stelselmatig vrij in de urine om af te breken. In het bloed gebeurt ongeveer hetzelfde, maar vlugger. Het gevolg is dat men, bij frequent gebruik, in de urine dikwijls weken nadien nog sporen terugvindt van cannabis. Daarom heeft de vorige regering – en ook wij, als wetgever – gekozen voor een soort nultolerantie. Zo is wat

cannabis betreft slechts vijftig nanogram op één milligram urine toegelaten. Deze drempel komt overeen met het roken van één joint wanneer men een normaal gewicht heeft, met name gemiddeld 0,3 tot 0,7 promille.

Gisteren heb ik de minister van Volksgezondheid horen zeggen dat het gebruik van cannabis veel voorkomt, dat het niet erg is, dat het moet worden gedoogd, dat het een nieuwe manier van leven is en dat het met verschillende zaken kan worden vergeleken. Met andere woorden, iedereen mag nu naar hartelust cannabis roken. Mevrouw de minister, wat de verkeerscontroles betreft, heeft dit volgens mij tot gevolg dat de heer Van Quickenborne niet meer met de auto mag rijden. Dat is mijn conclusie, want hij rookt vrij veel cannabis.

Hij rijdt rustig van hier met de auto naar huis en naar overal, maar elke keer als de heer Van Quickenborne wordt tegengehouden waarbij een controle wordt uitgevoerd volgens de wet van 1999 zal hij een zware boete moeten betalen. Dat kan 40.000 BEF zijn, dat kan het intrekken van het rijbewijs zijn. Dat zijn de boetes die in de wet van 1999 worden vermeld.

Mevrouw de minister, u draagt de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid. Ik wens u dan ook een heel concrete vraag te stellen. Mevrouw de minister, wat is uw inbreng geweest in deze drugsnota, in dit debat in de regering, waar men de cannabis vrijgeeft? Hoe rijmt u dat met uw bezorgdheid voor meer verkeersveiligheid? Immers, ik heb in de drugsnota gelezen dat, omwille van het feit dat men de cannabis vrijgeeft, men verschillende drempels zou invoeren. De wet van 1999 zou worden gewijzigd om hogere drempels toe te laten. We zouden tot een situatie komen dat er voor cannabis een hogere drempel zou toegelaten worden dan bijvoorbeeld voor alcohol. Of moet ik het zo begrijpen dat voor alle genotsmiddelen, ook voor alcohol, andere drempels zullen worden ingevoerd dan 0,5 promille, want één jointje is 0,5 promille. Als het dat is, dan is het heel erg gesteld en ik hoop niet dat dat uw inbreng was in de discussie.

Daarnaast heb ik nog enkele heel concrete vragen. Hoeveel drugscontroles heeft de rijkswacht vorig jaar uitgevoerd? Hoeveel manuren werden daaraan besteed? Ik heb minister Verwilghen horen zeggen dat drugs in het verkeer in geen enkel geval kunnen en dat hij oproept om dat zeer streng te beteugelen. Hoeveel controles zijn er geweest? Zijn er

voldoende opleidingen geweest bij de federale politie om deze drugscontroles uit te voeren? Het is inderdaad vrij ingewikkeld en het brengt een grote verantwoordelijkheid met zich.. Als de minister van Justitie zegt dat de beteugeling van drugs in het verkeer een prioriteit is, hoeveel drugscontroles zijn er voor dit jaar gepland en met hoeveel manuren?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, wat de problematiek van de drugs betreft wijs ik u erop dat het plan van de regering niet betekent dat er meer mag worden gerookt. Het is een manier om een einde te stellen aan de hypocrisie. Wij weten dat dit fenomeen bestaat. Dat betekent niet dat de consumptie zal verhogen. Er is een situatie, er is een realiteit en wij mogen niet hypocriet zijn.

In het gedeelte van de regeringsnota over het drugsbeleid dat handelt over rijden onder invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen is voorzien in een jaarlijkse evaluatie van de richtlijnen van de minister van Justitie en ook in omzendbrieven aan het college van procureurs-generaal. Er zal een registratiesysteem worden ontwikkeld om die evaluatie mogelijk te maken. Tevens wordt een sensibilisatiecampagne voorzien, te organiseren door het VIDV om de weggebruikers preventief te informeren over het bestaan van de wet van 16 maart 1999, waardoor het rijden onder invloed wordt bepaald, de illegale drugs verboden worden en strafbaar worden gesteld. Ikzelf word door de minister van Justitie betrokken bij de uitvoering van dit actiepoint van het regeringsbeleid inzake drugs. Ik wens ook mee te geven dat daarenboven mijn kabinet in samenwerking met het kabinet van de minister van Justitie, met het college van procureurs-generaal en met de dienst voor het strafrechtelijk beleid, deelgenomen heeft aan het opstellen van wijzigingen, aanvullingen of richtlijnen van omzendbrieven van de minister van Justitie aan het college van procureurs-generaal bestemd voor de politiediensten en de parketten met het oog op een eenvormig opsporings- en vervolgingsbeleid inzake het rijden onder invloed, zowel van alcohol als andere stoffen. Concreet betekent dit dat het hier gaat over vier documenten, waarvan er reeds twee verspreid zijn en twee andere nog verspreid moeten worden.

Het gaat om vier omzendbrieven. Ik heb hier de lijst en de inhoud van deze omzendbrieven. Twee zijn er al verspreid en twee moeten nog verspreid worden.

Hoeveel drugscontroles werden er door de rijkswacht in 1999 en in 2000 in het verkeer uitgevoerd? Hoeveel manuren werden eraan

besteed? De federale politie heeft me de volgende inlichtingen meegedeeld: in 1999 – het prille begin van de toepassing van de nieuwe wet – werden een tiental controles uitgevoerd. Er zijn geen gegevens beschikbaar over het aantal manuren. In 2000 werden zowat 50 controles opgezet voor een totaal van 7.550 manuren. 50 controles wil niet zeggen dat 50 mensen gecontroleerd zijn. Het wil zeggen dat er 50 operaties tot controle opgezet zijn.

Zijn er nog bijkomende opleidingen voorzien bij de federale politie om de drugscontrole in het verkeer uit te voeren? Sinds september 2000 zijn de opleidingscentra van de rijkswacht begonnen met de opleiding van de rijkswachters, nu de leden van de federale politie. Voordien zijn de opleiders van die opleidingscentra gevormd door het programma drugs van het toenmalig Centraal Bureau voor Opsporingen. Nopens de vraag of de lokale politie terzake verantwoordelijkheid krijgt, verwijs ik naar artikel 61bis van de wegverkeerswet dat bepaalt dat onder andere ook de ambtenaren en beambten van de gemeentepolitie de test voor het vaststellen van de aanwezigheid van een van de bepaalde illegale drugs in het organisme kunnen opleggen. De hoger vernoemde omzendbrief 5/10/2000, punt 2.1 opleiding, bepaalt dat politiechefs bevoegd zijn en instaan voor de opleiding van hun politieambtenaren – randnummer 11 –, maar ook voor de door de wet op de geïntegreerde politie van december 1999 voorziene op te stellen lokale veiligheidsplannen. Op de vraag wie voor de opleiding zal instaan, kan ik u geruststellen dat in de loop van het jaar 2000 door het programma drugs van het toenmalig CBO tijdens driedaagse sessies opleiding gegeven werd aan opleiders van de gemeentepolitie. Ik kan u de gemeenten geven waar deze opleidingen georganiseerd zijn.

Hoeveel drugscontroles zijn er voor dit jaar gepland opdat de beslissing van de regering over het drugsbeleid effect zou hebben? Met betrekking tot het rijden onder invloed van bepaalde illegale drugs wordt geen federale planning opgesteld. Dit neemt niet weg dat in 2001 in het verkeer effectief drugscontroles worden uitgevoerd. Ondanks het feit dat de eerste maand er amper opzit, zijn er reeds 6 controles geweest, respectievelijk in de regio's Ternat, Kortrijk, Reyerscomplex, Awans en Battice. Daarnaast zijn er nog vier controles gepland in de nabije toekomst. Het aantal manuren voor alle verlopen en geplande controles is op heden niet beschikbaar, maar zal dat in de toekomst zeker zijn.

De opleiding neemt een aanvang. Vanaf 2001 zijn er ook proportioneel meer controles dan in 1999. Als we verder gaan met opleiding en meer controles voor deze bepaalde producten houden, dan zal de situatie met de nieuwe richtlijnen in het drugsbeleid van de regering zeker niet erger worden. Het houdt rekening met een situatie die bestaat en al bestond voor de beslissing van de regering. Uiteraard moeten we grote aandacht hebben voor het gedrag van de mensen die onder invloed van cannabis of andere producten met de auto rijden.

01.03 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee korte reacties en wil ter verduidelijking daarna nog een vraag stellen.

Mevrouw de minister, het signaal dat de regering deze week uitgestuurd heeft in verband met cannabisgebruik komt volgens mij dubbelzinnig over, vooral bij jongeren. Zij voelen zich nu volledig vrij.

01.04 **Minister Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, als ik spreek over gezondheid, dan is dat in termen van verkeersveiligheid.

01.05 **Jos Ansoms** (CVP): Mevrouw de minister, ik zie wat er gebeurt. Ik woon in een grensgemeente. Jongeren komen in het weekend vaak in megadancings, dus in plaatsen waar drugsgebruik al veel voorkomt. Zij hebben van de overheid het signaal gekregen dat drugsgebruik nu toegestaan is. Dat signaal betekent voor die jongeren dat zij ook effectief meer zullen gebruiken, ook al heeft de regering dat zo misschien niet bedoeld. Om dit te weten, moet men geen grote psycholoog of geleerde professor zijn. Zelf heb ik opgroeiende kinderen van ongeveer 20 jaar. In een discussie met jongeren rond drugsgebruik wordt het gezagsargument onderuit gehaald door de regering. Ik merk zelf dat er meer drugs worden gebruikt en dat er meer cannabis wordt ingevoerd vanuit de Nederlandse grensstreek.

Op wat u daarnet gezegd heeft, heb ik twee reacties. Ten eerste stel ik het volgende vast. U zegt dat er omzendbrieven in de maak zijn en dat er een nieuwe sensibilisatieactie op komst is. Die nieuwe actie zal erop neerkomen te melden dat het gebruik van cannabis wel uit de strafwet is gehaald maar niet is toegestaan in het verkeer. Ik vind dit potsierlijk, hallucinant en onverantwoord.

Ten tweede hoorde ik de heer Verwilghen zeggen dat optreden tegen drugsgebruik een prioriteit is. Van u hoor ik dat er in 2000 op het hele

grondgebied vijftig drugscontroles zijn uitgevoerd. Een jaar telt echter 365 dagen en ons land telt 500 gemeentes. Gemiddeld komt het er dus op neer dat nog niet eenmaal per week ergens in Vlaanderen, Wallonië of Brussel een drugscontrole werd uitgevoerd. Er is met andere woorden helemaal geen controle. In 2001 zal dat niet verbeteren. Daar maak ik me grote zorgen over.

Op mijn belangrijke vraag hebt u niet geantwoord. In de drugsnota op blz. 12 staat letterlijk: "Hiertoe is het noodzakelijk de wetgeving aan te passen, een duidelijke normering inzake grenswaarden te bepalen en te voorzien in de noodzakelijke infrastructuur en opleiding van zij die met de wetshandhaving belast zijn." In uw hoedanigheid als minister van Verkeersveiligheid vraag ik u of de wet van 1999 in verband met de grenswaarden zal worden aangepast. Graag ontvang ik van u hierop een duidelijk antwoord.

01.06 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, ik kan deze vraag hier nu niet beantwoorden. Dit probleem moet in de regering worden besproken. Ik wil u graag een duidelijk antwoord geven, maar ik zal dat later doen.

01.07 **Jos Ansoms** (CVP): Mevrouw de minister, ik vraag enkel naar uw persoonlijke mening als verantwoordelijke minister van Verkeersveiligheid. Als de regering zou voorstellen om de grenswaarden voor drugs in urine of bloed aan te passen, kunt u daarmee dan akkoord gaan?

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, ik probeer zo neutraal mogelijk te zijn, maar het is niet de gewoonte om naar de intenties van een minister te vragen.

01.08 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, is er nog wel sprake van een intentie? Volgens mij zijn er al beslissingen genomen, want het staat in de drugsnota vermeld.

De **voorzitter**: Het lijkt of u naar de intenties van de minister peilt door bijvoorbeeld de woorden "als dat zou gebeuren, zou u dan...".

01.09 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, als ik er niet vanuit mag gaan dat we hier intenties aan het bespreken zijn, dan leid ik daaruit af dat de beslissingen al genomen zijn. De grenswaarden zullen dus worden aangepast. Mag ik dat op die manier interpreteren?

01.10 Minister **Isabelle Durant**: We zullen zien.

01.11 **Jos Ansoms** (CVP): "We zullen zien," zegt u.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, ik laat de discussie daarover verder aan u en aan de minister. Heeft een van u beiden hier nog iets aan toe te voegen?

01.12 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik wil graag duidelijkheid scheppen. Ik ben het ermee eens dat er een probleem bestaat wat betreft de combinatie van drugs en rijden. Dit lijkt me evident. Hetzelfde probleem doet zich voor met alcohol, illegale of slechte producten en geneesmiddelen.

Het is zinvol ook over de geneesmiddelen te spreken, want ik ga ermee akkoord dat ook daar grote problemen rijzen. Ik wil echter geen verwarring tussen het een signaal inzake softdrugs dat de regering geeft enerzijds en alcoholbeleid anderzijds. Het signaal van de regering is geen signaal tot vrije consumptie voor iedereen. De regering neemt een zeer verantwoordelijke positie in in deze materie. Wij hebben toch ook nooit alcohol willen verbieden. Wel zijn er regels wat het rijden onder invloed van alcohol betreft. Voor mij is het met drugs hetzelfde. Er moeten controles worden gedaan, net zoals dat voor alcohol gebeurt. In januari hebben wij vijftig controles uitgevoerd en ik hoop dat aantal nog op te voeren. Drugs- en alcoholcontroles kunnen ook samen worden gedaan. Wij weten dat de problemen zich in het weekend concentreren, met jongeren die per wagen naar grote dancings trekken.

De aanpak van de drugsproblematiek moet volgens mij kaderen in een globale aanpak en moet in hoofdzaak gericht zijn op de jongeren. Wij zeggen natuurlijk niet dat er geen specifieke actie moet worden gevoerd tegen het rijden onder invloed van drugs. U kent de wet van 1999. Ik zal alles grondig bestuderen ten einde u een nauwkeurig antwoord te kunnen geven over een eventuele wetsaanpassing ter zake.

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

Aangezien de heer Pierre Chevalier niet aanwezig is, vervalt zijn mondelinge vraag nr. 3260.

02 **Samengevoegde interpellaties en mondelinge vragen van**
- de heer **Jos Ansoms** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gerommel in de regering rondom de NMBS en de gevolgen daarvan voor de goede

gang van zaken in het bedrijf" (nr. 624)

- mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Gentse aspecten van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3012)

- de heer Patrick Lansens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3156)

- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het al dan niet heropenen van de spoorlijn Diksmuide- Nieuwpoort" (nr. 3181)

- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een derde spoor tussen het havengebied van Zeebrugge en Brugge en schrapping van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 3173)

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de 'gemengde' projecten (HST-binnenlands reizigersvervoer) in het ontwerp-investeringsplan 2001-2010" (nr. 3188)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringsvoorstellen met betrekking tot de provincies West-Vlaanderen en Antwerpen" (nr. 3190)

- de heer Marcel Bartholomeeussen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 3211)

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afwezigheid van de Antwerpse spoortunnel in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3261)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de lijn Brussel-Charleroi in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3263)

- de heer Jacques Chabot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de door de NMBS aangeboden dienst" (nr. 3266)

- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikende begrotingsmiddelen die aan de NMBS worden toegekend om het tienjarig investeringsplan 2001-2010 te verwezenlijken" (nr. 675)

02 Interpellations et questions orales jointes de

- M. Jos Ansoms à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur

"les remous que suscite la SNCB au sein du gouvernement et les conséquences de ces remous sur le bon fonctionnement de la société" (n° 624)

- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects gantois du plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3012)

- M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3156)

- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture éventuelle de la voie ferrée Dixsmude-Nieuport" (n° 3181)

- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression d'une troisième voie entre la zone portuaire de Zeebruges et Bruges et d'une troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand" (n° 3173)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement des projets 'mixtes' (TGV-traffic intérieur voyageurs) dans le projet de plan décennal d'investissements" (n° 3188)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets d'investissements dans les provinces d'Anvers et de Flandre occidentale" (n° 3190)

- M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3211)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de tunnel ferroviaire anversois dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3261)

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place qu'occupe la ligne Bruxelles-Charleroi dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3263)

- M. Jacques Chabot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service offert par la SNCB" (n° 3266)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de moyens budgétaires réservés à la SNCB pour réaliser le plan décennal d'investissements 2001-2010 au regard des objectifs de croissance décidés par le gouvernement" (n° 675)

02.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik had graag vernomen hoe dit debat zal verlopen. Zal de minister op elke vraag afzonderlijk antwoorden of zal zij een globaal antwoord verstrekken op de dertien vragen?

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, volgens haar medewerker zal de minister een globaal antwoord verstrekken. Het zou trouwens wat moeilijk zijn om thans nog een andere schikking te treffen.

Dit gezegd zijnde staat het de commissieleden vrij om de commissiewerkzaamheden te organiseren zoals zij dat wensen.

Uiteraard is het de bedoeling dat de minister elke vraag degelijk beantwoord, maar niet dat zij zou gebruikmaken van het groot aantal vragen om zeer algemeen te blijven in haar antwoord. Maar ik meen dat het haar intentie is elke specifieke vraag te beantwoorden.

02.02 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik betwijfel niet dat zulks de intentie is van de minister, maar de ervaring heeft ons geleerd dat meestal een globaal antwoord wordt verstrekt op samengevoegde vragen die handelen over uiteenlopende aspecten van een zaak.

Het is wellicht een illusie ervan uit te gaan dat elk lid een duidelijk antwoord zal krijgen op zijn specifieke vraag. Trouwens dat is onmogelijk.

Vandaar dat ervoor moet worden gezorgd dat elke vraag onmiddellijk duidelijk wordt beantwoord. Dat laat trouwens de leden toe, zodra hun vraag is beantwoord, naar een andere commissie te gaan. Dat is een logische manier van werken.

Een maand geleden diende ik mijn interpellatie in, maar om allerlei redenen werd deze voortdurend uitgesteld. Nu zou er een globaal antwoord worden gegeven. Dat is volgens mij niet fraai ten aanzien van degenen die een inspanning leveren om dit dossier nauwlettend te volgen.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, het staat de commissieleden vrij de werkzaamheden zelf te organiseren.

Wel wijs ik erop dat al de vragen en interpellatie over hetzelfde onderwerp volgens het reglement worden samengevoegd.

Voorts, mijnheer Ansoms, had u het over de afwezigheid en de aanwezigheid van de leden tijdens het debat. Welnu, volgens het Reglement

moet elke vraagsteller of interpellant aanwezig zijn gedurende de behandeling van dat hele onderdeel waaronder zijn of haar vraag of interpellatie valt. Het is zelfs zo dat wanneer een lid niet aanwezig is op het ogenblik dat hij of zij aan de beurt is om zijn vraag of interpellatie te formuleren, in theorie de vraag of de interpellatie vervalft. Op dat vlak stellen wij ons in deze commissie evenwel zeer soepel op.

Men kan moeilijk verwachten dat de minister zich aanpast aan de tijdsbesteding van de leden.

02.03 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLOGALEV): Monsieur le président, je plaiderais vraiment pour qu'il y ait une réponse de la ministre à la fin de l'ensemble des questions. Il est vrai que le bateau s'est un peu chargé avec le temps, je le reconnais. Je crois que chacun doit avoir la discipline de respecter son temps de parole. Il y a plusieurs questions qui se recoupent et je crois que nous allons entendre plusieurs fois les mêmes réponses. Il est plus intéressant que chacun réserve son temps de parole à la fois pour poser la question et pour la réplique, de façon à ce que le maximum d'informations soit donné par la ministre. Dans ce cas, l'ensemble des dossiers pourra être couvert.

De **voorzitter**: Volgens het Reglement heeft de eerste interpellant 10 minuten spreektijd en alle andere 5 minuten. In theorie heeft de minister dan ook 10 minuten om te antwoorden. Ik mag ervan uitgaan dat de commissie toelaat dat de minister een uitgebreider antwoord zal geven dan die 10 minuten in theorie toelaten.

02.04 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik vind ook dat die zaken, in zoverre ze niet overlappen, best apart worden behandeld. De eerste interpellatie gaat meer over het gerommel, over de persoonlijke conflicten en dergelijke bij de NMBS. De andere vragen zijn functionele vragen, investeringsvragen die geografisch zijn gespreid en elkaar per definitie dus niet overlappen. Het eerste gaat meer over persoonlijke zaken, het organisatorische bij de NMBS, het andere over fysische investeringen die geografisch zijn verspreid en per definitie aparte vragen zijn.

De **voorzitter**: Wat u zegt, is gedeeltelijk waar. Tussen de vraagstellers zijn er echter nog met algemene vragen die aansluiten bij wat de heer Ansoms als interpellatie indient.

02.05 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, dan kunt u die misschien bundelen.

De **voorzitter**: Ik weet niet of dit nu organisatorisch nog haalbaar is. Ik moet ergens een knoop doorhakken. Ik stel voor om gewoon aan de commissie te vragen wie er voorstander van is om alles als een geheel te beschouwen en wie er voorstander van is om alles te splitsen.

02.06 Marcel Bartholomeeussen (SP): Mijnheer de voorzitter, de voorzitter van deze commissie heeft vooraleer de zaal te verlaten en vooraleer iedereen hier was, al een debat georganiseerd over onze werkzaamheden. Hij trachtte hier een lijn te trekken, in samenwerking met de secretaris, en een en ander te bundelen. Hij is daar niet in geslaagd. Daarom stelde hij voor en kreeg de instemming van de commissie om de volgorde van de interpellanten te respecteren. Ik denk dat wij die werkwijze nu niet moeten wijzigen.

De **voorzitter**: Ik leg dit voor aan de commissie volgens uw vraagstelling. Wie is voorstander van het opsplitsen van het debat in onderdelen? Een, twee... u moet het weten. Wie is daar tegenstander van? Een, twee, drie, vier, vijf, zes. Er is staking van stemmen.

02.07 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je propose que l'on reporte ce point à la semaine prochaine. Ainsi, viendront encore s'y ajouter une dizaine de questions.

02.08 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik aanvaard elk argument voor de regeling van de agenda, behalve dat collega's suggereren dit nog eens uit te stellen zodat er nog meer vragen bij kunnen komen. De manier om dit op te lossen is natuurlijk om het vragenuurtje uit te breiden, en dus langer en meer intensief te vergaderen. Dan kunnen alle vragen die worden gesteld door parlementsleden, worden opgelost. Men mag het Parlement niet verwijten dat er te veel vragen worden gesteld. Dit is organisatie van werkzaamheden, geen zwaar ideologisch debat. Hier het argument vooropstellen dat er te veel vragen worden gesteld, zoals sommigen doen, vind ik niet ernstig.

02.09 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, un mot sur la méthode de travail. Il avait été annoncé que joindre l'interpellation de M. Ansoms à de multiples questions, parfois très pointues, parfois très générales, équivaldrait finalement à un mini-débat.

Dans le cadre d'un échange de vues sur la

politique des transports et les récents dossiers SNCB, Mme la ministre avait proposé, dès le départ, de présenter l'ensemble de la problématique. Nous aurions alors pu tenir un mini-débat, ce qui permettait d'élargir les points de vues. Chacun pourrait se situer dans ce mini-débat, avec des questions d'ordre général, quitte à réserver pour plus tard des questions plus pointues de problématiques locales, régionales, de Malines ou d'Anvers.

Pour l'instant, ce n'est pas ce qui a été inscrit à l'ordre du jour de notre commission. Je respecte tout à fait l'interpellation générale de M. Ansoms. Je trouve que nous devons désormais nous attaquer à cette problématique de manière globale.

Je propose, à travers l'interpellation de M. Ansoms et les multiples questions qui en découlent et qui ont trait à la politique générale et à la problématique en discussion actuellement, que chaque auteur retire sa question très locale et pointue sur un investissement spécifique et l'introduise à nouveau la semaine prochaine comme question particulière. Nous pourrions alors avoir aujourd'hui, à travers l'interpellation de M. Ansoms et toutes les questions générales, le débat auquel la commission a droit sur le plan des dossiers SNCB.

Je plaide donc pour que tous ceux et celles qui ont introduit des questions pointues les reportent à la semaine prochaine pour que l'interpellation de M. Ansoms ainsi que toutes les questions générales qui y sont liées puissent recevoir toute l'attention et les réponses nécessaires et que l'ensemble du dossier soit traité.

Comme cela ne figure pas comme tel dans l'ordre de nos travaux - puisque l'agenda prévoit interpellations et questions jointes -, je propose que les auteurs de questions locales et ponctuelles demandent leur report à la semaine prochaine.

De **voorzitter**: Als voorzitter stel ik het volgende voor aan de commissie. Bij staking van stemmen wordt het voorgelegde voorstel verworpen. Dit betekent dat wordt overgegaan tot een globale behandeling van dit onderwerp. Nu ik de opmerkingen van mijn collega gehoord heb, stel ik voor onmiddellijk over te gaan tot het agendapunt waarvan sprake. Indien niemand meer het woord vraagt, geef ik het woord aan de heer Ansoms voor zijn interpellatie die ik zopas omschreven heb.

02.10 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik wil voorafgaandelijk zeggen dat de procedure en onze werkwijze mij erg stoort. Vorige week maakten we een machtsgreep mee van enkele leden van de meerderheid. De dagorde werd plotseling helemaal gewijzigd. Op de agenda stonden onze interpellatie en enkele vragen over de NMBS. Door een machtsgreep van de meerderheid werd dat met een week verdaagd. Vandaag merken we dat alles in één grote pot wordt gestoken, zodat de minister de kans heeft met een grote boog om alles heen te gaan. We hebben te maken met een netelig dossier waarover de meningen in de meerderheid heel erg verdeeld zijn. Daarom wordt in dit dossier het debat week na week systematisch ontweken. Hieraan moet een einde komen. Ook wij zijn in staat om het Reglement toe te passen en de werkzaamheden volledig onmogelijk te maken. Dat dreigement hebben we echter nog niet uitgevoerd. De enige reden voor de voortdurende verdagingen is te zoeken bij bepaalde meerderheidsleden, die de minister willen beschermen. Dat is onverantwoord. Als voorzitter moet u ons beschermen tegen dergelijke zaken; het zou zich tegen u kunnen keren op het moment dat u in de oppositie komt. Meer tijd wil ik hieraan niet besteden, maar hetgeen hier gebeurt is niet meer mooi.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, ik vervang de heer Van den Eynde als voorzitter. Hij heeft me dat voor de vergadering gevraagd en ik was daarop niet voorbereid.

02.11 **Jean Depreter** (PS): Monsieur le président, mon nom n'a pas été cité mais c'est à moi qu'il est fait allusion, je souhaiterais répondre à ce qui a été dit.

Chers collègues, je comprends fort bien votre réaction. Je comprends que ceux qui ont posé des questions ponctuelles ne souhaitent pas que leur question soit reportée. Dans ce cas, il n'y a que deux solutions possibles: soit on regroupe les questions plus particulières et ensuite on passe au débat plus général – apparemment, cela pose problème -, soit on respecte l'ordre du jour tel qu'il est prévu, mais il comporte sept points différents. En outre, le point 3 comporte plusieurs questions ponctuelles, même s'il constitue un ensemble. Si certains membres estiment que la ministre n'a pas répondu à toutes les questions ponctuelles qui ont été posées au point 3, ils auront l'occasion de répliquer et ils pourront à nouveau poser leur question la prochaine fois. Nous ne voulons certainement pas empêcher que le travail se fasse.

Comme mon collègue vient de le rappeler, le président de la commission, qui était présent au début de la séance, a proposé de suivre l'ordre du jour tel qu'il est prévu. Mon but n'est certainement pas de mettre le président en porte-à-faux à ce propos.

02.12 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze interpellatie werd een maand geleden ingediend, op het ogenblik dat deze zaak de regering erg bezighield, maar door allerlei omstandigheden werd zij verschoven tot op heden. Hoe dan ook, van bij het aantreden van deze paarsgroene regering is het NMBS-dossier nooit ver af.

Volgens eerste minister Verhofstadt zou nu eindelijk een efficiënt mobiliteitsbeleid worden gevoerd waarbij de NMBS, na herstructurering, een belangrijke rol zou krijgen. Even snel en efficiënt zou de heer Schoupe en vele anderen worden opzijgeschoven...

Een jaar lang werd aan deze regering – en in het bijzonder door de media – geen wittebroodsweken, maar een wittebroodsjaar gegeven. Immers, paarsgroen was zo mooi en zo leuk. Vooral het feit dat de CVP in de oppositie zat stemde menigeen gelukkig. Alles was goed, zelfs al gebeurde er niets. Het moment van de waarheid komt echter dichterbij.

Op 17 oktober, het magische moment, werd heel België in de waan gelaten dat alles wel op zijn pootjes zou terechtkomen; er zou krachtadig worden geregeerd, de NMBS zou worden geherstructureerd en er zou worden geïnvesteerd in het spoor. De Ministerraad had uiteindelijk grote beslissingen genomen: het mobiliteitsplan, het investeringsplan en de herstructurering werden goedgekeurd.

Thans, 31 januari, stellen wij vast dat geen enkel van al deze beslissingen werd gerealiseerd. Integendeel, de verwarring is nog groter en topfiguren uit de verschillende partijen van de meerderheid slingeren de minister verwijten naar het hoofd die wij, in de oppositie, nog nooit hebben uitgesproken. Het is onvoorstelbaar wat er de voorbije weken is gebeurd. Het is in een dergelijke sfeer dat moet worden gewerkt.

Hoe komt het dat deze regering er niet in slaagt een beleid te voeren, concrete maatregelen te nemen, ten opzichte van de NMBS en vooral de verkeersknoop waarmee wij worden geconfronteerd onder controle te krijgen?

Ik ben het niet eens met het woordgebruik van de heer Di Rupo ten aanzien van de minister van Mobiliteit, maar ik kan hem wel bijtreden als hij zegt dat de minister te zwak is. Dat is de waarheid, in alle objectiviteit gezegd, al hoopten wij dat zij ooit het tegendeel zou bewijzen. Jammer genoeg stel ik na anderhalf jaar vast dat minister Durant zich te zwak opstelt in deze regering. Zeer jammer voor iemand die begaan is met het mobiliteitsvraagstuk. Ik had dit departement liever gezien onder de bevoegdheid van een minister die, bij wijze van spreken, even sterk of zelfs sterker is dan bijvoorbeeld de ministers Vande Lanotte, Vandenbroucke of Reynders. Dat ware veel beter geweest. Minister Durant is te zwak.

Mevrouw de minister, dat is de enige conclusie die ik kan trekken gelet op wat er resulteerde uit al uw verklaringen en uw beloftes van het voorbije jaar.

Het beheerscontract zou ingrijpend worden gewijzigd, maar eigenlijk verschilt het nieuwe weinig van het vorige. De afgevaardigde-bestuurder zou op korte termijn worden vervangen, maar hij is er nog steeds. Van het aantal dringende investeringsprojecten die op 17 oktober werden aangekondigd werd nog geen enkel gerealiseerd. Tot vervelens toe herhaalde ik van bij het aantreden van deze regering dat er in onvoldoende investeringskredieten werd voorzien: eigenlijk zal er slechts 3,7 miljard meer worden geïnvesteerd in het spoor. De raad van bestuur zou volgens de groenen een weerspiegeling moeten zijn van de meerderheid, maar volgens de PS en in mindere mate ook de SP mag dat niet. Als klap op de vuurpijl komt de minister, voor het bewuste kernkabinet op die bewuste dinsdag, met een plan naar voren waarin essentiële elementen ontbreken.

Als ik dat plan bekijk, stel ik vast dat bepaalde zaken die erin zouden moeten staan, er niet in staan. Ik kan niet anders zeggen dan dat deze minister te zwak uitvalt in het geheel van deze regering. Dat is betreurenswaardig.

Ten tweede, als ik de nota bekijk die de minister, de dag voor het kernkabinet, de wereld heeft ingestuurd, is het onbegrijpelijk dat daar belangrijke investeringen – die te maken hebben met mobiliteit en de congestieproblematiek – niet in voorkomen. Ik denk aan de spoorontdubbeling tussen Zeebrugge en Gent, de spoortunnel onder de Schelde in de Antwerpse haven, de investeringen in de IJzeren Rijn, de investeringen aan Lijn 11, enzovoort. Daarover stond in dit plan

niets. Dat is een onvergeeflijke fout. De minister denkt dat zij de congestieproblematiek en de rol van het spoor daarin kan oplossen door enkele kleinere stationnetjes of een landelijk lijntje opnieuw te openen. Dat is sympathiek, maar de echte investeringen moeten gebeuren in het goedertransport. Daar vinden wij niets van terug. Waarschijnlijk is het toevallig dat al deze investeringen in het Vlaamse landsgedeelte vallen en niet rond Brussel of in Wallonië.

Het is nog meer onbegrijpelijk dat deze groene minister cijfers inschrijft die duidelijk onvoorstelbaar zijn. Ik noem er twee.

Ik verwijs naar het dossier van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven, waarover ondertussen in de Vlaamse regering een beslissing is genomen. Iedereen in Vlaanderen zegt dat we enkel kunnen akkoord gaan met de uitvoering van deze investering als de milieuvriendelijke uitvoering plaatsvindt. Welnu, wij stellen vast dat in het document van de minister nog altijd de milieuonvriendelijke uitvoering van 19,8 miljard is opgenomen terwijl de lage uitvoering, gedeeltelijk in tunnels, 25 miljard kost. In het document van de minister, op de vooravond van het kernkabinet meegedeeld, staat nog altijd die milieuonvriendelijke uitvoering ingeschreven. Hoe kunt u dat rijmen als groene minister? Als ik zie hoe Agalev over Antwerpen tekeergaat, is dit onbegrijpelijk.

Hetzelfde geldt voor spoorlijn 11 in de onderhandeling met Nederland. Al het goedertransport, ook uranium, zou vanuit Nederland over de bestaande lijn 12 moeten passeren. U hebt in een eerste reactie in de Senaat verklaard dat, na de voltooiing van het IC-station in Brecht, er voldoende mogelijkheden vrijkomen op de bestaande lijn 12. Daarom kan dan al het goedertransport via lijn 12, door Kalmthout, Kapellen en Ekeren gebeuren. Dat is de uitspraak van een groene minister. Ondertussen bent u erop teruggekomen, maar in uw dossier ingediend voor het kernkabinet, is daar geen spoor van terug te vinden.

Mevrouw de minister, het is duidelijk dat u fundamenteel verkeerd zit inzake de oplossing voor de congestieproblematiek, waarin de groene accenten die men zeker van u had kunnen verwachten, niet terug te vinden zijn. Dat is een eerste vaststelling.

De tweede vaststelling is even belangrijk. Er is een fundamenteel verschil in visie tussen de coalitiepartners. Ik heb daarstraks gezegd dat

Agalev-Ecolo vasthoudt aan de politisering van de raad van bestuur van de NMBS. Die raad moet een duidelijke afspiegeling van de machtsverhoudingen in de coalitie geven. Dat heeft de heer Vanoost verklaard. Ik bedoel daar niets verkeerd mee, maar hij heeft dat gezegd. Hij heeft zelfs verklaard dat het een afspiegeling van de maatschappelijke verhoudingen in dit land moest zijn. Op een gegeven moment dacht hij eraan dat het Vlaams Blok dan ook een paar beheerders in de NMBS moest krijgen, waarop hij het standpunt heeft afgezwakt tot een afspiegeling van de meerderheid. Dat betekent dat bij elke coalitiewissel de raad van bestuur volledig moet worden gewijzigd en terug een afspiegeling moet zijn van de toevallige meerderheid in de coalitie.

De liberalen in deze regering – ik verwijs naar de nota van de premier – pleiten radicaal voor een institutionele splitsing van het bedrijf, verwijzend naar Europese richtlijnen.

De anderen zeggen dat zij hier niet mee akkoord gaan. Ik lees dat de liberalen vragen dat er een begin zou worden gemaakt met de regionalisering. Anders gezegd, de gewesten moeten toegang krijgen tot de raad van bestuur. Anderen zeggen dat dit alleen over hun lijk zal gebeuren en dat hier geen sprake van kan zijn. Zo zou ik nog een tijdje kunnen doorgaan. Hieruit blijkt duidelijk dat er nog een zeer grote, diepe kloof vast te stellen is tussen de verschillende partners ten aanzien van de inhoudelijk visie op het bedrijf. Dat is de echte reden waarom dit dossier blijft aanslepen en waarom er geen beslissingen worden genomen. Dat is heel erg voor het bedrijf en ik heb dan ook enkele concrete vragen.

Mevrouw de minister, in tegenstelling tot wat ik lees in uw document blijft u staan achter het document dat u zelf hebt ingediend. U gaat er dus vanuit dat er geen geld is voor het doortrekken van lijn 11 en voor de milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Blijft u daarbij? Bent u niet van plan de spoorverdubbeling tussen Zeebrugge en Gent te realiseren, noch de bijkomende ondertunneling van de Schelde in het kader van het ontsluiten van de linkeroever? Wij vinden hierover immers niets terug in uw plan.

In september eiste u 70 miljard frank extra tot 2005 voor spoorinvesteringen. Uiteindelijk is het 55 miljard frank geworden. Later hebt u gezegd dat u ervan overtuigd bent dat wij het reizigersaantal in 2010 kunnen verhogen met 50% zonder bijkomende middelen. Ik had graag van u vernomen hoeveel bijkomende middelen de

NMBS zal krijgen.

Bent u het met de eerste minister eens dat er een institutionele scheiding moet komen binnen het bedrijf? Blijft u misschien bij uw eigen standpunt dat er geen splitsing mogelijk is? U zegt dat er geen vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van bestuur mogen komen. Blijft u daarbij? Dat standpunt is immers anders dan dat van de eerste minister en zijn partij. Blijft u bij uw standpunt dat er geen regionale beheerscontracten worden afgesloten? De heer Stevaert heeft grote verklaringen afgelegd over de mogelijkheid om regionale beheerscontracten af te sluiten. Hij heeft er op een gegeven moment aan toegevoegd dat wij de NMBS maar moeten regionaliseren als dat niet kan. We moeten dan een Vlaamse NMBS oprichten, al dan niet samen met De Lijn. Blijft u bij uw standpunt dat het bedrijf ook geen regionale beheerscontracten kan afsluiten?

U weet dat het door deze vertragingen binnen het bedrijf zeer moeilijk wordt om nog beslissingen te nemen over dringende investeringen. Ik heb vernomen dat op de raad van bestuur van 18 december beslist werd dringende investeringen voorlopig niet uit te voeren zolang er geen duidelijkheid komt vanuit de regering. In het beste geval zal dat in maart gebeuren. Is dat het geval? Blijft u achter het gegeven van het uitstel staan? Ik geef een paar voorbeelden van uitgestelde investeringen: de beperkte werken voor de IJzeren Rijn, het multimodaal platform in Schaarbeek, de bovenleiding in Charleroi-Zuid en allerlei investeringen in de Antwerpse haven. Deze investeringen werden allemaal uitgesteld door de raad van bestuur omdat deze regering er niet in slaagt tot een beslissing te komen.

Het sociaal klimaat binnen het bedrijf wordt met de dag slechter. Het is niet abnormaal dat de werknemers stilaan ongerust beginnen te worden en dat men dreigt met stakingen allerhande. Hoe denkt u de groeiende sociale onrust in het bedrijf onder controle te kunnen houden? Hoe kunt u stakingen voorkomen? Als er toch stakingen komen, zult u dan de reizigers vergoeden die hier alweer het slachtoffer van worden?

Tot slot heb ik nog een zeer persoonlijke vraag. Stelt u zich eens voor dat u voor de beslissing van 17 oktober, genotuleerd op 18 bladzijden, geen akkoord krijgt van de nieuwe minister van Mobiliteit, de kabinetschef van de eerste minister. Als zij zeggen dat zij dat niet willen uitvoeren, ziet u zich dan in maart nog verder functioneren als minister van Mobiliteit of zult u daar de conclusie

uit trekken en ontslag nemen uit deze regering?

De **voorzitter**: Mevrouw Moerman, daarnet hebben wij een kleine discussie gehad over de regeling van de werkzaamheden. Ik wil u erop wijzen dat u als vraagsteller een totale spreektijd heeft van 5 minuten maximum.

02.13 Fientje Moerman (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal die tijd zeker niet overschrijden want ik zit in de commissie hiernaast waarin ik ook een vraag heb gesteld.

Mevrouw de minister, ik heb u vóór het kerstreces een vraag gesteld over het tienjarig investeringsplan van de NMBS en meer bepaald een drietal cruciale dossiers voor de regio van en rond Gent. U hebt toen geantwoord maar dit antwoord heeft mij een beetje op mijn honger laten zitten. Ondertussen bereiken ons een aantal berichten als zou het niet zo goed gesteld zijn met de opname van die investeringen in dat tienjarenplan. Mevrouw de minister, ik heb een aantal heel concrete vragen die gebaseerd zijn op informele informatie waarvan wij echter niet weten of zij ook klopt. Wat de heer Ansoms ook mag beweren, volgens ons bent u vooralsnog de geschikte persoon om daarop te antwoorden.

Ten eerste, het studie bureau NV Eurostation heeft een onderzoek uitgevoerd over het project van het station en de stationsbuurt van Gent-Sint-Pieters. De conclusie was dat het project technisch haalbaar is al zijn de kosten geraamd op 12 miljard Belgische frank. Hoe staat u en de NMBS tegenover deze conclusie? Zal er in het tienjarig investeringsplan ruimte worden gemaakt om de nodige investeringen uit te voeren? Zo ja, gaat het dan om het eerste of het tweede deel van het plan. Ik wil er trouwens nogmaals op wijzen dat er dit dossier op een stiefmoederlijke wijze werd behandeld. Zal de voorgestelde timing voor deze investeringen worden vastgelegd in de tweede helft van het investeringsplan, namelijk tussen 2006 en 2010?

Ten tweede, in verband met de ophoging van het tracé Dampoort-Wondelgem, lijn 58 en lijn 204, moet er enkel nog een akkoord worden bereikt tussen het Vlaamse Gewest en de stad Gent betreffende de manier waarop de verbinding tussen Vliegtuiglaan en Afrikalaan – omleiding of overbrugging - tot stand moet komen. Werd hierover reeds een akkoord bereikt?

Ten derde, 12 miljard frank voor het station en stationsbuurt van Gent is misschien veel. Ondertussen vernemen wij dat het budget voor de

investeringen in het station van Luik-Guillemins werd opgetrokken tot 12,5 miljard frank. Het oorspronkelijke bedrag bedroeg volgens mij 8 miljard frank. Het lijkt ons dan ook normaal dat gelijkaardige investeringen mogelijk moeten zijn in een van de grootste pendelaarstations van Vlaanderen.

02.14 Patrick Lansens (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb een punctuele vraag over de toekomstige investeringen bij de NMBS. Ik werd gefraspeerd door een bericht op de regionale televisiezender Focus die in het noorden van West-Vlaanderen uitzendt. In dit bericht werd duidelijk gesteld dat de minister van Vervoer van plan is de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort opnieuw in gebruik te nemen. Daaraan werd in hetzelfde bericht toegevoegd dat de NMBS dit bericht afdeed als zijnde volledig uit de lucht gegrepen.

Tot eind van de jaren '70 is er een spoorlijn geweest tussen Diksmuide en Nieuwpoort. Deze werd echter opgedoekt. De jongste jaren werd er flink wat geld gepompt in de herwaardering van de toeristisch, recreatieve as tussen Diksmuide en Nieuwpoort. Het gaat hier om een project van de VLM, de Vlaamse Landmaatschappij. Er werd reeds heel wat geld gepompt in landschapsherstel, de aanleg van fietspaden, oversteekplaatsen en dergelijke meer. Het wekt dan ook enige verwondering dat men de zaken nu opnieuw zou omkeren.

Plots komt er het bericht dat de minister van plan zou zijn om een spoorlijn heraan te leggen. Dat wekt toch wel enige verwondering. Ik heb mijn licht opgestoken in de regio en het bleek dat het gemeenbestuur van Diksmuide van niets weet en het plan trouwens niet realistisch vindt. De milieubeweging, die in de regio actief is, is het voorstel op zijn zachtst uitgedrukt niet genegen.

Mevrouw de minister, waar komt het voornemen vandaan om de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort opnieuw in gebruik te nemen? Bent u dat inderdaad van plan? Wat is uw motivatie daarvoor? Waarom deze plotse, merkwaardige wending? Ik had graag enige verduidelijking terzake gekregen.

02.15 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik ben uiteraard tevreden met de vraag van collega Lansens. Ik ben zelfs enigszins ontroerd dat hij zich als streekgenoot wil ontfermen over dit dossier. Ik merk dat er een grote consensus over alle partijgrenzen heen groeit tussen de

parlementsleden uit de streek.

Mevrouw de minister, het voorstel om de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort te heropenen, werd in de streek weggelachen. Er zijn grote investeringen gedaan voor een wandel- en fietspad, waarvan trouwens veel gebruik wordt gemaakt. Er bestaat een degelijke buslijn Diksmuide-Nieuwpoort, waarvan enkel de frequentie zou mogen worden opgedreven. Ik weet dat terzake het Vlaams Gewest bevoegd is en dat het een probleem is voor De Lijn.

Er circuleren nog merkwaardigere voorstellen. Onze VLD-collega in de Kamer, Martial Lahaye stelt voor om het probleem van de A19 op te lossen door de oude spoorlijn als alternatief te gebruiken. De twee betrokken burgemeesters, Lieve Van Damme uit Diksmuide en de CVP-burgemeester uit Nieuwpoort, staan zeer kritisch tegenover het voorstel.

Zou het niet nuttiger zijn eerst een kosten-batenanalyse te maken vooraleer een dergelijk voorstel te lanceren? Bent u van plan het voorstel te realiseren? Wat zijn uw argumenten terzake? Welke termijn voorziet u voor de uitvoering?

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn volgende vraag gaat over de schrapping van het derde spoor tussen het havengebied van Zeebrugge en Brugge en de mogelijke schrapping van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. Wij moeten vaststellen dat in het oorspronkelijke investeringsprogramma wel degelijk voorzien was in een verbreding van het spoor. Er was daartoe zelfs een bedrag van 8,5 miljard vastgelegd, over een periode gespreid tot 2010. Blijkbaar geeft u in uw beleidsplan de voorkeur aan de afwerking van het HST-net en de realisatie van het Gewestelijk Expressnet rond Brussel.

Mevrouw de minister, nu de haven van Zeebrugge zich vooral toelegt op het transport van auto's begrijpen wij niet dat u overweegt om een dergelijke investering, die voor Vlaanderen van groot belang is, te schrappen. Wij krijgen de stellige indruk dat de concurrentie tussen de partijen Ecolo en PS in het NMBS-dossier aanleiding geeft tot radicale schrappingen van economisch belangrijke investeringen in Vlaanderen.

Ik hoop dat u het dossier voldoende kent. Als u een antwoord hebt gegeven, zal dat misschien een illusie blijken, maar ik doe nog een poging om u het voordeel van de twijfel te geven.

Er is een groeiende activiteit in de haven van Zeebrugge. De lijn Brugge-Zeebrugge is niet alleen belangrijk voor het goederenverkeer, maar is ook bijzonder druk wat het personenverkeer en het toeristisch verkeer in essentie betreft. Het zou totaal onbegrijpelijk zijn mocht een groene minister deze spoorverbinding schrappen, zeker in het kader van een gezonde verkeersleefbaarheid, na de vaststelling dat onze wegen dichtslibben. Wat de haven van Zeebrugge betreft, denk ik in het bijzonder aan de expresweg Brugge-Zeebrugge.

Mevrouw de minister, ondertussen hebt u akte kunnen nemen van protest vanuit zowat alle hoeken van West-Vlaanderen. Ik noem in opklimmende volgorde de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van West-Vlaanderen, die u reeds op 12 januari een brief schreef. Er is protest geweest van het havenbestuur van Zeebrugge. Ondertussen bent u zelfs teruggefloten door de raad van bestuur van de NMBS, die op vrijdag 26 januari wel degelijk met een alternatief plan voor de dag is gekomen dat toch voorziet in de uitbreiding van de verbinding richting Zeebrugge. De mensen uit de raad van bestuur verwijzen zelf naar het regeerakkoord van uw eigen regering, waarin, in overeenstemming met de eerste minister, een belangrijke investering voor een derde en vierde spoor werd gepland. Bijkomend protest kwam er van een unaniem aangenomen motie van de provincieraad van West-Vlaanderen, die afgelopen donderdag heeft besloten dat een schrapping onaanvaardbaar zou zijn voor de economische leefbaarheid van West-Vlaanderen en, bij uitbreiding, van Vlaanderen.

Fundamenteel moeten we, wat het NMBS-dossier betreft, het probleem nog scherper stellen. Vragen rijzen bij de communautaire verdeelsleutels die nu bestaan, zijnde de 60-40-verhouding voor investeringen. De SERV merkt dat ook op.

Graag kreeg ik een zeer duidelijk antwoord. Wat zijn uw concrete plannen over het al dan niet schrappen van enerzijds, het derde spoor tussen Zeebrugge en Brugge en anderzijds, het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent?

02.16 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb enkele zeer concrete vragen die betrekking hebben op bladzijde 7 van uw tienjarenplan inzake investeringen.

Op bladzijde 7 vinden wij de investeringen in het HST-project terug. We lezen dat in het decennium

2001-2010 nog 96 miljard frank aan investeringen nodig zijn, waarvan 27,7 miljard frank voor de gemengde projecten, die tegelijkertijd aan het binnenlands reizigersverkeer en de HST ten goede komen. Graag kreeg ik meer duidelijkheid over de verdeling van deze middelen.

Wordt dit bedrag van 27,7 miljard door de belastingbetaler betaald? Zoniet, wat is het aandeel vanuit de overheid? Op welke deeltakken wordt er met overheidsmiddelen geïnvesteerd? Voor welk bedrag is dat? Worden in het investeringsplan ook overheidsmiddelen geïnvesteerd in de realisatie van de HST langs de E19 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens? Ik stel deze vraag voor de vierde of de vijfde keer. Zo ja, hoeveel wordt exact geïnvesteerd? U hebt altijd gezegd dat we zullen toekomen met het geld voor de HST. Er zou voorbij Antwerpen geen overheveling van middelen gebeuren. Nu kunt u duidelijk zeggen of het zo is of niet. Tenslotte, hoeveel investeert de overheid in het investeringsplan van de minister in de ombouw van Antwerpen-Centraal en de Noord-Zuidtunnel van Antwerpen? Is dat een stijging ten opzichte van het oorspronkelijke budget? Zo ja, over welk bedrag spreken we?

De **voorzitter**: Collega's, ik stel mijn vraag uit tot op het ogenblik dat de heer Van den Eynde, de voorzitter van deze commissie, opnieuw aanwezig is.

02.17 Marcel Bartholomeeussen (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik zal proberen niet in herhaling te vallen. Hoewel ik deze week gelezen heb dat u niet hoog oploopt met uw mannelijke collega's, mevrouw de minister, durf ik toch een aantal vaststellingen te doen.

Op het ogenblik dat ik deze vraag indiende, 23 januari 2001, waren er slechts twee ontwerpen inzake het NMBS-investeringsplan 2001-2010. Enerzijds, was er het voorstel van de eerste minister, anderzijds, uw voorstel dat u samen met uw mobiliteitsplan hebt voorgesteld. Inmiddels bestaat er een derde voorstel. Op 26 januari 2001 keurde de raad van bestuur van de NMBS immers een voorstel van investeringsplan goed waarvan ik hoop dat de regering het ontvangen heeft. Wat de volgorde betreft, is dit een schoolvoorbeeld van de wereld op zijn kop zetten. In het verleden begon de opmaak van het tienjareninvesteringsplan met het voorstel van de NMBS. Vervolgens deed de minister van Vervoer een voorstel aan de regering. Daarna werkte de regering een compromis uit met de NMBS. Mevrouw de

minister, kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de procedure die sinds uw aantreden is gevolgd om een nieuw investeringsplan voor de volgende 10 jaar uit te werken?

Ik stel vast dat de budgettaire uitgangspunten van de drie voorstellen sterk van elkaar verschillen. Het voorstel van de NMBS vertrekt van de reële behoeften inzake investeringen zonder rekening te houden met de budgettaire middelen die de regering in haar beleidsverklaring van 17 oktober 2000 heeft vrijgemaakt. Het voorstel van de eerste minister vertrekt van de budgettaire ruimte die op 17 oktober werd vastgelegd en probeert de op die datum afgesproken investeringen daaraan aan te passen. Uw voorstel vertrekt eveneens van de budgettaire ruimte die werd vastgelegd op 17 oktober maar creëert bijkomende ruimte door ervan uit te gaan dat het nieuw rollend materieel kan worden verworven via leasingformules. U gebruikt de vrijgekomen budgettaire ruimte om eigen klemtonen te leggen, zoals de uitbouw van de spoorinfrastructuur rond Brussel en de heropening van een aantal, meestal kleinere lijnen. Mevrouw de minister, het stoort me dat u zich niet aan de regeringsbeslissing van 17 oktober 2000 houdt. De regering heeft zich uitgesproken over een aantal belangrijke projecten die moeten gerealiseerd worden in het investeringsplan 2001-2010. Een aantal van deze projecten zijn ofwel helemaal niet terug te vinden in uw investeringsplan, ofwel worden ze onvoldoende begroot. Ik geef terzake een aantal frappante voorbeelden.

Een eerste voorbeeld heeft betrekking op de uitbreiding tot 3 en 4 sporen van as Zeebrugge-Gent. De aanleg van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent is noodzakelijk, enerzijds, om het reizigersvervoer te kunnen blijven combineren met het goederenvervoer en, anderzijds, om de impact van de modernisering van het station van Gent op het treinverkeer zo veel mogelijk te beperken. Naar verluidt is voor dit project 8 miljard frank nodig. Uw investeringsplan rept hierover met geen woord.

Een tweede voorbeeld is de tweede toegang tot de haven van Antwerpen. U begroot de realisatie van de tweede toegang die tegen 2006 klaar moet zijn op 19,8 miljard frank. Qua timing is dit snel. Naar verluidt is er echter geen 19 maar 29 miljard frank nodig voor dit project tenzij – en dat werd daarnet ook geïnsinueerd – abstractie wordt gemaakt van de milieu- en omgevingsbeschermende maatregelen die de Vlaamse regering oplegt. Ik durf er echter niet aan te denken dat een groene minister hiermee geen

rekening zou houden.

Over de spoortunnelverbinding linker- en rechteroever van de Schelde wordt evenmin gesproken.

De verbindingsbocht tussen de lijn 35 en 36 naar Leuven is van essentieel belang voor de snelle verbindingen tussen het Hageland, Limburg en Brussel en laat toe van Aarschot naar Brussel te sporen zonder stop of kop-staartmanoeuvres in het station van Leuven. Nochtans is dat project, waarvoor de investering werd geraamd op 600 miljoen, evenmin terug te vinden in het voorstel van de minister.

U maakt echter wel middelen vrij, mevrouw de minister, voor de realisatie van het GEN rond Brussel, bovenop de envelop van 65 miljard van de federale participatiemaatschappij. Bovendien doet u in uw investeringsplan voor ruim 15 miljard een beroep op gewone investeringskredieten van de overheid, met als argument dat bepaalde projecten logischerwijze niet alleen van belang zijn voor het GEN, maar ook voor het overig binnenlands reizigersvervoer. Wij verwerpen die denkpiste, mevrouw de minister. Volgens ons moeten de infrastructurele investeringen voor het GEN volledig worden gefinancierd via de envelop van 65 miljard. Zoniet ontstaat er een onevenwichtigheid tussen de investeringen in het Brusselse en elders. Desnoods moeten de investeringen in het GEN worden gespreid tot na 2010, voor zover daar al noodzaak toe bestaat, gelet op de lange en moeilijke procedure die nog moet worden doorlopen voor de projecten met betrekking tot de fiets-spoorverbindingen richting Ottignies en Nijvel, alsook voor de aanleg van de diablo rond Zaventem.

Ten slotte herinner ik u eraan dat in de beslissing van 17 oktober, die in overweging moet worden genomen, het volgende werd vastgelegd: - en ik citeer -: "De heropening van enkele strategische lijnen en baanvakken ter vervolmaking van het net, overeenkomstig het bijvoegsel bij het beheerscontract". Welnu, het bijvoegsel bij het beheerscontract verwijst naar een studie naar de mogelijke heropening van zes lijnen, namelijk Aalst-Dendermonde-Puurs, Aalst-Maasmechelen, Neerpelt-Weert, Libramont-Bastogne, Virton-Athus-Aarlen en Ottignies-Nijvel. De studie naar voornoemde zes lijnen werd recent afgerond, maar werd niet bekendgemaakt bij de voorstellen van uw investeringsplan op 8 juni. In uw huidig voorstel evenwel vinden wij niet minder dan tien te heropenen spoorlijntjes terug, waarvan er slechts drie behoren tot de zes geselecteerde lijnen in het

beheerscontract. In totaal zal de heropening ervan ongeveer 10 miljard kosten. De vraag is op basis van welke criteria de lijnen werden geselecteerd.

Een dergelijke handelwijze is niet ernstig en druist bovendien in zowel tegen de afspraken die werden gemaakt in het kader van het beheerscontract als tegen de beslissing van de regering van 17 oktober. Mevrouw de minister, ik besef dat er onderhandelingen aan de gang zijn en dat een en ander wordt besproken door een werkgroep van de regering. Welnu, wij kijken halsreikend uit naar de resultaten van die besprekingen, die wij kritisch zullen bestuderen.

02.18 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de heer Chevalier bevindt zich in het buitenland. Ik neem aan dat hij de Brugse aspecten van het investeringsplan wenste te belichten. Ik zal dat voor hem doen. Ik sluit mij aan bij de stelling van de heer Bartholomeeussen over de studie omtrent het investeringsplan en over het investeringsplan zelf. Ik heb in deze commissie al eens de vergelijking gemaakt met de verschrikkelijke sneeuwman: er wordt veel over gesproken en geschreven, sommigen zien iets, anderen zien slechts schimmen en nog anderen zien haast niets. Ik ga vooral voort op wat ik in de pers lees. Zo lees ik onder meer dat het de doelstelling is van de minister om het reizigers- en goederenvervoer per spoor tegen 2010 met 50% op te krikken. Uiteraard onderschrijven wij deze doelstelling in functie van een duurzaam vervoer, van de economische slagkracht en van de leefbaarheid van steden als Antwerpen en Brussel. Ik vrees echter dat het op basis van de investeringsplannen die we hebben kunnen inkijken, in het bijzonder de investeringsplannen van de minister, materieel onmogelijk is om dat doel te bereiken.

U weet dat Antwerpen voor meer dan 43% van het totale goederentransport van de NMBS verantwoordelijk is. Tegen 2010 zal daar een groei van meer dan 63% worden gegenereerd. De Kennedytunnel die verantwoordelijk is voor het transport van linker- naar rechteroever, zal binnen enkele jaren volledig gesatureerd zijn. Na 2007 zullen 85% van de containers naar het oosten gaan via de Schelde, maar ten westen van de stroom worden behandeld. Daar komen dan ook de Brugse trafieken nog bij. Ook vanaf 2007 zullen 850.000 extra containers een traject maken van het westen naar het oosten via een volledig gesatureerde Kennedytunnel. Daar komen ook nog eens de trafieken van Zeebrugge bij, die – zoals de Brugse collega's toch vooropstellen –

zullen toenemen. Misschien zullen zij ook wel worden gedwongen via de weg te gaan, gezien de schrapping in de investeringsplannen van het derde en het vierde spoor.

Mevrouw de minister, wij onderschrijven uw doelstelling volledig om het aandeel van het spoor in het goederentransport op te krikken. Wij vrezen echter dat wij met honderdduizende extra containers op de weg zullen worden geconfronteerd. Dit brengt niet alleen de leefbaarheid van Antwerpen in gevaar, maar ook van Brussel.

Naast het schrappen van de tweede spoortunnel, stellen wij vast dat ook goederenlijn 11 wordt afgeschaft. Dit betekent een bedreiging voor de leefbaarheid van dorpskernen zoals Kapellen en andere, terwijl ook het personenvervoer op de andere lijnen zal worden gesatureerd.

Zoals de andere parlementsleden, stellen wij eveneens vast dat de niet-milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoorontsluiting wordt voorzien. Dat is dus een bovengrondse ontsluiting op plus 1. Dat zal de leefbaarheid van belangrijke Antwerpse woonkernen in grote mate bedreigen. Er zijn geen studies nodig om te weten dat de door u vooropgestelde doelstellingen – toch wat het goederenverkeer betreft – materieel onmogelijk zijn. Wij tasten in het duister waarom de tweede spoortunnel wordt geschrapt. Wij weten dat KPMG studies uitvoert en dat die binnenkort aan de NMBS zullen worden voorgelegd. De conclusies over de tweede spoortunnel is evenwel overduidelijk, gezien de cijfers die ik zojuist heb gegeven. Het kan niet zijn dat aan de hand van studies of simulaties de tweede spoortunnel wordt geschrapt. Indien wel, zou ik graag deze simulaties en studies inkijken. Ik denk eerder dat de schrapping het gevolg is van een gebrek aan middelen.

Als wij echter vast blijven houden aan de klassieke 60/40-verhouding, zullen uw doelstellingen met het oog op een duurzame relatie in de modelshift, met name het opkrikken van het goederenvervoer, op Belgische niveau niet kunnen worden gerealiseerd. Ik denk dan ook dat er moet worden nagedacht over een aparte verdeelsleutel voor het goederentransport. Indien wij uw doelstellingen willen halen, moeten wij in ieder geval voor het goederenverkeer projecten van nationaal belang uit de klassieke verdeelsleutel van 60/40 halen.

02.19 **Jacques Chabot** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, ma question

portera donc sur la qualité du service offert par la SNCB aux usagers. A cet égard, il m'apparaît que depuis l'adoption du nouveau plan IC-IR, la situation n'a pas connu d'amélioration notoire. C'est ainsi, par exemple, que la gare de Bruxelles-Centrale est équipée d'un seul point d'information qui a pour fonction de renseigner les passagers quant au retard des trains.

Autre exemple: sur la ligne 96, Bruxelles-Mons-Quévy, les trains accusent systématiquement un retard de 10 à 15 minutes, sans que la SNCB juge opportun d'en expliquer les raisons aux passagers. Il en résulte que les contrôleurs sont systématiquement victimes de la colère des passagers, alors que l'on ne peut en aucune manière leur imputer le sous-investissement dont souffre la SNCB. C'est ainsi que, par exemple sur les lignes reliant Bruxelles à Mons et La Louvière à Binche, les rames sont d'une réelle vétusté.

Madame la ministre, ces événements anecdotiques ont pour but d'attirer votre attention sur le fait qu'en l'état actuel des choses, on n'augmentera pas la part de marché de la SNCB dans le cadre d'un plan décennal.

La ville de Bruxelles est écrasée par la pression de l'automobile, de même que les grandes agglomérations que sont Liège, Anvers et d'autres. En d'autres termes, il n'est plus temps d'attendre et, faute de l'adoption d'un plan de transport à l'échelle fédérale, faute de moyens conséquents, les centres urbains se dépeupleront de plus en plus au profit d'une périphérie étalée et sans âme, à l'image d'ailleurs de ce qui existe aux Etats-Unis.

Dès lors, madame la ministre, ne serait-il pas opportun de prendre sans attendre des mesures structurelles susceptibles d'envoyer un signal fort et significatif à nos concitoyens?

02.20 **André Smets** (PSC): Monsieur le président, cinq minutes de temps de parole, c'est trop peu pour la seule opposition francophone. Je tenais à le signaler.

"Le train fou dans le brouillard": je me permets d'improviser en reprenant le titre d'un article publié par le magazine "Trends Tendances", le 18 janvier dernier. Je cite: "La SNCB est devenue un brûlot politique. En attendant que les partis se mettent d'accord sur son avenir, la dette augmente, les investissements tardent et le service régresse. Il est bien difficile aujourd'hui de dresser l'état des lieux de la SNCB, difficile voire impossible car il y a autant de scénarios différents que

d'intervenants. Il y a notamment le point de vue de la SNCB elle-même, puis celui du gouvernement et ceux des différents partis de la coalition, sans oublier les représentants de l'association de voyageurs d'entreprises et bien sûr les plans de l'opposition. Le tout forme une œuvre surréaliste, avec des événements surréalistes."

Madame la ministre, j'avoue que nous sommes de plus en plus surpris par votre méthode de travail. Depuis le début de cette législature, à intervalles réguliers, vous nous proposez des plans. Après l'esquisse du plan de mobilité déposée rapidement au mois de septembre, après l'annonce d'un livre blanc consacré au concept de mobilité durable, dans l'attente du plan définitif de mobilité, voici récemment l'élaboration de votre plan de transport ferroviaire, suivi de votre point de vue de ce que devrait être le plan d'investissement décennal de la SNCB. Vous savez d'ailleurs que je suis un fervent partisan des transports ferroviaires que j'utilise pratiquement tous les jours.

Cette accumulation de plans dénote, je le reconnais, une volonté certaine de votre part d'engager les acteurs de la mobilité dans la voie de la durabilité. Mais à quoi servent ces plans s'ils ne sont pas le fruit d'une concertation étroite avec les secteurs concernés? A quoi servent surtout ces plans s'ils ne sont pas le résultat d'une concertation politique? Je pense sincèrement que cette démarche isolée et peut-être un peu trop personnelle ne vous est, en fin de compte, pas profitable et je le regrette.

Sur le plan politique, une deuxième fois sur la base d'une divergence de vues au sein de la majorité, il est décidé de globaliser le débat. Cette décision est peut-être bonne en soi mais, pour autant, madame la ministre, que vous en gardiez la maîtrise et la direction. Or, en la matière, force est de constater que nous avons assisté, au début du mois de janvier, au même scénario que celui de février 2000 sur l'accord dit "vols de nuit".

Non seulement, le cabinet du premier ministre est chargé d'organiser un groupe de travail sur l'objet du désaccord politique, à savoir la réforme des structures de la SNCB, mais il est aussi convié à positionner le gouvernement sur l'ensemble des dossiers qui détermineront la politique ferroviaire des dix prochaines années.

Madame la ministre, comment pouvez-vous encore envisager votre rôle de ministre de tutelle de la SNCB dès lors que ce groupe de travail, animé par le chef de cabinet du premier ministre, est tenu de définir les lignes de force du prochain

contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB, ainsi que l'élaboration de ce qui nous occupe aujourd'hui, un véritable plan décennal d'investissement 2001-2010?

Par ailleurs, je peux comprendre les difficultés de la SNCB. Face à une telle avalanche de plans qui lui sont imposés sans qu'elle soit conviée officiellement à leur élaboration, face à différents interlocuteurs politiques dont nous avons parlé au départ, elle est contrainte et forcée d'élaborer non pas un projet de plan d'investissement mais différents projets. Comment voulez-vous qu'il en soit autrement? Le gouvernement considère que tous les projets d'investissement sont prioritaires, mais sans pour autant réserver à la SNCB le budget nécessaire pour mener à bien l'ensemble de ses travaux d'investissement. On a parlé de 6 milliards d'augmentation d'investissement pour les trois prochaines années.

Le budget et la note de politique générale de l'année 2001 sont, à mon sens, révélateurs de cette ambiguïté, de ce fossé entre les intentions politiques et les moyens affectés. Eu égard aux accords "vols de nuit" de février 2000, eu égard à la déclaration gouvernementale du 17 octobre et à l'aube de la confection du plan décennal d'investissement, nous nous attendions, je vous l'avoue, à une valorisation substantielle des articles budgétaires pour les grands travaux d'infrastructure, c'est capital. La période d'austérité était enfin dépassée, des marges budgétaires étaient enfin disponibles, tout nous laissait croire que la contribution de l'Etat en 2001 serait pour le moins équivalente à l'accroissement de celle de l'année 1993, voire celle de l'année 1996. Faut-il vous rappeler que malgré la période d'austérité, les gouvernements précédents ont augmenté la dotation de la SNCB d'une trentaine de milliards entre 1992 et 1993 et de 80 milliards entre 1995 et 1996?

Ce qui m'importe aujourd'hui, c'est l'avenir, c'est la finalisation des plans d'investissement à l'horizon de 2010, et dans le cadre de ce débat, j'aimerais vous entendre répondre aux questions suivantes.

Premièrement, pour quand envisagez-vous de conclure le plan décennal d'investissement? Quel sera l'interlocuteur politique de la SNCB? Quel sera, dans ce contexte, le rôle du groupe de travail dirigé par le chef de cabinet du premier ministre?

Deuxième question, la SNCB a élaboré trois scénarios possibles, le scénario optimal rencontre les attentes du gouvernement fédéral; résultat: il

manquerait dès lors 145 milliards pour le concrétiser. Il entrerait, semble-t-il, dans vos intentions d'accorder plus de budget à la SNCB pour la réalisation du plan décennal d'investissement. Pouvez-vous nous dire s'il est exact que vous liez cette augmentation budgétaire au projet de loi portant sur la réforme des structures de l'entreprise? Pouvez-vous nous dire pour quels projets vous consentiriez à augmenter la dotation de la SNCB?

Troisième question, dans son scénario optimal, la SNCB a inclus la construction d'une ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Daussoulx-Namur, il ne s'agit donc plus d'une seule déclaration d'intention du seul président du conseil d'administration mais une volonté de l'ensemble du conseil d'administration. La SNCB fait donc le choix de construire une nouvelle ligne le long de l'autoroute E411 et de maintenir à deux voies l'actuelle ligne 161 entre Bruxelles et Ottignies. Quel est l'avis du gouvernement fédéral sur ce projet d'infrastructure?

Quatrième question, par ailleurs, dans le même scénario optimal, la SNCB ne semble inclure ni la création d'un second terminal TGV, alors que le gouvernement avait inscrit ce projet dans les accords dits "vois de nuit" de février 2000, ni la budgétisation de la réouverture des petites lignes, alors qu'il s'agit d'une volonté clairement affichée du ministre de tutelle. Pouvez-vous me confirmer ces manquements? Comment les interprétez-vous?

Enfin, si l'intention du gouvernement n'est pas d'accroître les moyens budgétaires de la SNCB, sur quels projets le gouvernement accepterait-il de faire l'impasse?

02.21 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, je vous prie d'excuser mon retard, mais j'ai été appelé chez le président de la Chambre pour un problème de commission.

Madame la ministre, je souhaiterais aborder ici une question qui a des portées régionalistes indiscutables. A l'occasion du débat budgétaire, fin décembre dernier, je disais à Mme la ministre qu'après des années d'immobilisme, le projet de réseau express régional autour de Bruxelles avait enfin changé de statut: de virtuel qu'il était, il s'approchait maintenant de la concrétisation puisque l'accord de coopération entre le fédéral et les régions, même s'il se faisait attendre, progressait. J'ajoutais même que l'intérêt d'un tel projet suscitait des envies dans les provinces. A l'époque, on pouvait regretter que depuis que la

SNCB jouit d'une autonomie de gestion, elle ait délaissé les déplacements de personnes vers les grands centres urbains, au profit de la constitution d'un groupe international de colis par route.

A nouveau, on ne peut que constater des retards dans la prise de grandes décisions en matière de mobilité, en raison notamment de la trop longue attente pour l'établissement du plan décennal d'investissement 2001-2010 de la SNCB.

Un premier projet de plan décennal d'investissement a été discuté lors du dernier conseil d'administration de la SNCB. Je ne sais pas si on a le droit de regretter que les parlementaires n'aient reçu officiellement aucune copie de ce plan décennal d'investissement et le fait que certains ont dû faire des pieds et des mains pour obtenir cet élément indispensable à la réflexion. Tout le monde en parle, mais aucune version officielle du plan n'est disponible. Je crois savoir que vous-même en avez été informée fort tardivement, madame la ministre.

Président: Jos Ansoms.

Voorzitter: Jos Ansoms.

02.22 Isabelle Durant, ministre: Ce plan a été approuvé par le conseil d'administration et je ne l'ai pas encore reçu.

02.23 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Cela n'empêche que la version discutée circule largement. J'ai pratiqué cet exercice le week-end dernier. Je l'ai comparé à votre plan de transport, que nous avons reçu début novembre.

Vous connaissez mon attachement au développement de la mobilité pour la région que je représente. Et tant le plan de transport de votre département que le plan d'investissement 2001-2010 de la SNCB m'ont terriblement déçu quant aux perspectives que laisse envisager le développement de la mobilité dans la région de Charleroi et dans celle du centre.

Il y a une quinzaine de jours, j'étais intervenu pour mettre en exergue le fait qu'aujourd'hui tout comme en 1935, époque de la vapeur, on met quarante-quatre minutes pour relier en train Charleroi et Bruxelles. Le plan de transport de la ministre et le plan d'investissement 2001-2010 ne contiennent rien qui pourrait, à brève échéance, arranger les choses. Car si des investissements sont prévus, notamment par rapport à la ligne 124 Charleroi – Bruxelles, même dans votre plan de transport, madame la ministre, ils ne débiteront qu'après 2005. La plus grosse partie des

investissements est même prévue au-delà de 2010.

Outre ce plan de transport, on a donc récemment pu analyser les premières visions du plan d'investissement 2001-2010 de la SNCB. Les réactions de déception sont encore plus grandes dans la mesure où on se rend compte que la SNCB privilégierait la création d'une nouvelle voie entre Bruxelles et Daussoulx, avec une desserte pour l'aéroport de Gosselies. Les régions de Charleroi et du Centre n'ont évidemment rien à gagner dans le développement d'une telle ligne.

A tel point que, demain, les groupes politiques de la majorité présents à Charleroi, ainsi d'ailleurs que les organisations syndicales, prendront une position commune par rapport au plan d'investissement 2001-2010 tel qu'il nous est connu aujourd'hui.

Je me rappelle que, parmi les priorités fixées en octobre dernier par le gouvernement en vue d'un futur plan décennal d'investissement figurait la mise à quatre voies et il était spécifié "ou projet équivalent", des lignes 124 Bruxelles-Charleroi et 161 Bruxelles-Ottignies-Namur. Je me réjouissais à l'époque que l'amélioration de ces dessertes était jugée prioritaire, d'autant que le plan Star 21 conçu voici une dizaine d'années pour la SNCB n'a eu aucun effet sur la mobilité pour la région de Charleroi.

Depuis l'été 2000, on a constaté que la SNCB s'intéressait de plus en plus à des projets alternatifs comme celui longeant l'autoroute E411 et E42 et que l'intérêt principal des solutions alternatives est de ne pas devoir effectuer des travaux d'extension de capacité sur des lignes en exploitation, avec tous les inconvénients que cela occasionne, notamment en matière de retards et de perturbations du trafic. L'inconvénient des projets de création des nouvelles lignes peut être néanmoins le délai de réalisation, compte tenu des nécessaires modifications au plan de secteur.

Si l'objectif du gouvernement est d'améliorer la mobilité des voyageurs, on ne peut admettre que les navetteurs du Sud du pays, par rapport aux prévisions budgétaires, doivent encore attendre une décennie avant de voir une quelconque amélioration dans leurs conditions de transport.

De plus, aussi intéressante que puisse être sur le plan intellectuel l'élaboration du projet de la nouvelle voie de chemin de fer Bruxelles-Daussoulx-Gosselies, est-il raisonnable de privilégier cette démarche alors qu'un besoin

urgent en matière de mobilité doit être rencontré au niveau des régions de Charleroi et du Centre? Quelle est la faisabilité sur les plans technique, économique et financier des nouvelles lignes Bruxelles-Charleroi via Namur d'une part et, d'autre part, de ce nouveau projet de ligne Bruxelles-Nivelles-Charleroi d'un côté et de la région du Centre de l'autre, en longeant les autoroutes correspondantes? Enfin, quelle est la compatibilité de tels projets avec les priorités déterminées par les régions en matière d'aménagement du territoire et de respect de l'environnement?

En conclusion, je ne vous cache pas, madame la ministre, ma déception à la lecture de ces différents plans qui prévoient une amélioration de la mobilité à travers le pays. Je vous le dis, tant pour votre plan que pour le plan d'investissement tel qu'il a été présenté au dernier conseil d'administration de la SNCB. Vous me répondrez probablement au nom de cette dernière qu'elle ne se limite pas à étudier cette nouvelle voie Bruxelles-Daussoulx-Gosselies, qu'elle évoque plusieurs solutions alternatives. Toujours est-il que, quand on décortique le mécanisme de présentation, seule cette solution est visiblement privilégiée dans le plan d'investissement. C'est la seule qui, budgétairement, est analysée, c'est la seule dont on analyse correctement les avantages et les inconvénients, au mépris des autres régions, sauf celle de Namur particulièrement privilégiée par le président du conseil d'administration.

02.24 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal heel kort zijn. Ook ik heb enkele vragen bij de voorstelling van uw vervoersplan. Die vragen zijn ruim aan bod gekomen en gaan specifiek over bepaalde projecten in West-Vlaanderen en Antwerpen. Over deze projecten zou ik graag wat verduidelijking krijgen van de minister.

De **voorzitter**: De vragen zijn gesteld. We wachten op de antwoorden van de minister.

02.25 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je vais essayer de donner, dans la mesure du possible, des réponses aux questions générales qui m'ont été posées par rapport à la méthode, aux délais, à la façon de travailler, à la façon dont les arbitrages vont être faits et au calendrier du gouvernement, de même qu'au calendrier de négociations avec la SNCB, sans toutefois éluder les questions plus particulières qui m'ont été posées sur différentes lignes.

Suivons la logique: je vais commencer par les questions générales pour en venir ensuite aux questions précises. Toutefois, toutes les questions liées aux ports appellent des commentaires sur la manière dont on va arbitrer au niveau fédéral l'ensemble des demandes en ce qui concerne les voyageurs et les marchandises.

Wat de bijdragen van de staat en het probleem van de beschikbare middelen betreft, wil ik herhalen dat de NMBS nu veel geld heeft gekregen in vergelijking met de vorige legislatuur. Vroeger werd de NMBS geld ontnomen, wij hebben de NMBS geherfinancierd ter waarde van 61%. Ik ben er niet tegen om nog meer inspanningen te leveren. Tijdens de onderhandelingen kan altijd worden overwogen om verschillende mogelijkheden te onderzoeken, die tot hogere toelagen kunnen leiden. Een van die mogelijkheden is een gedeeltelijke of volledige overname van de schuld. Hierover is nog geen beslissing genomen. Investeringsplannen die aangevangen zijn vanaf het investeringsplan 1996-2005 zullen worden voortgezet. De regering wil deze investeringen absoluut niet stopzetten. In het nieuwe tienjarenplan 2001-2010 is bepaald dat een deel van de oude projecten worden voortgezet en moeten een aantal nieuwe projecten beginnen.

Het feit dat er verschillende mogelijkheden openstaan om de schuldproblemen van de NMBS op te lossen, maakt dat dit een sterk dossier is. Maatregelen zullen steeds worden genomen in het kader van een globaal pakket, waarin onder meer voorwaarden zitten betreffende de hervorming van de structuur en betreffende de mobiliteitsdoelstellingen van de regering. Ook daarover moet nog worden gesproken.

Wat de structuur van de NMBS betreft, kan ik in het algemeen het volgende zeggen. Een discussie over dit onderwerp is niet zo gunstig voor de sociale vrede of het sociale klimaat in een bedrijf. Mijn voorstellen zijn in overeenstemming met de regeringsbeslissing van 17 oktober. De toekomst van de spoorwegarbeiders of andere werknemers van de NMBS werd al besproken met de meest representatieve arbeidsorganisaties. De dialoog gaat voort ondanks de stakingsaanzeggingen. Ook hier is er van stopzetting dus geen sprake. Het is ook helemaal niet de bedoeling dat veel werknemers zich ongerust zouden gaan maken. Ik probeer om met een positieve impuls een gezonde onderneming te bekomen. Ook op het vlak van de werkgelegenheid hoop ik op een positief resultaat. We werken met een ambitieus tienjarenplan waarin een toename van het

reizigers- en goederenvervoer is voorzien; ik hoop dat dit op de werkgelegenheid ook positieve resultaten heeft. In dit verband herinner ik u er ook aan dat het door de vorige meerderheid aangenomen plan Doelstelling 2005 een drastische daling van de werkgelegenheid voorziet. In de huidige context kunnen vakkontracten de beslissingen over een voor de arbeiders uiterst gunstig project alleen maar bemoeilijken.

Ik kan moeilijk geloven dat een dergelijk scenario mogelijk is. Wat betreft de juridische eenheid heb ik me altijd uitgesproken voor de eenheid van de NMBS. Het denkspoor van de eerste minister gaat niet in een andere richting als hij het heeft over de creatie van business units. Deze interne organisatie in het kader van een juridische eenheid is trouwens al van toepassing sedert 1998. De premier preciseert ten andere wel degelijk het behoud van de eenheid van de onderneming via de eenheid van de raad van bestuur. Volgens mij zijn vijf business units – activiteitensectoren in het Nederlands – noodzakelijk. Sommige units bestaan al. Het gaat om de infrastructuur, het binnenlands reizigersvervoer, het internationaal reizigersvervoer, het goederenvervoer met volledige wagons en het intermodaal goederenvervoer en dat van kleine pakketjes. Dat is een schema. We zullen erover praten in het kader van de hervorming van de structuur.

As zij denken dat het doel van een stijging van het aantal reizigers met 50% haalbaar is zonder bijkomende middelen, verwarren de eerbare parlementsleden misschien investeringskredieten en werkmiddelen. Ter verduidelijking wil ik preciseren dat het transportplan dat ik voorstel, beantwoordt aan de doelstelling in verband met 50% meer reizigers en goederen en geen bijkomende middelen vanwege de overheid vereist voor de werking van de onderneming. Er moet rekening worden gehouden met het feit dat de stijging van de commerciële inkomsten die gepaard gaat met de verkeersstijging en de verlaging van de kosten per eenheid via een lichte productiviteitsverhoging, kunnen leiden tot een rekeningsevenwicht voor de huidige toestand. Het huidige niveau van de overheidstussenkomst komt niet in het gedrang. Daarentegen vereist dit plan bepaalde investeringen ter verhoging van de capaciteit, zowel wat de infrastructuur als het rollend materieel betreft. Om die reden verhoogt de regering haar bijdrage hiertoe. Het gaat om 120 miljard frank, 55 en 65 miljard frank voor Gent.

Voor mij is er geen sprake van een radicale ommezwaai. Als ik op 8 januari een voorstel deed, dan is dat niet te nemen of te laten. Ik heb dat hier en in de pers gezegd. Het is een simulatie, een oefening. Misschien zal de methode u verrassen of als een teken van zwakte overkomen. Er is een debat over de infrastructuur van de NMBS aan de gang. De havens vormen in dat debat een groot onderdeel. Wij zullen arbitrereren over de vragen van de havens en de mobiliteitsdoelstellingen voor de reizigers in vergelijking met de enveloppe die op tafel ligt, zelfs al denken sommigen dat deze enveloppe onvoldoende is. De grootte van de enveloppe vormt evenwel het onderwerp van een ander debat. Hetzelfde geldt voor de vraag of het mogelijk is verder te gaan. Ik ben daar niet tegen gekant. Dat is evident. Voor mij is het een goede richting. Maar we hebben ook verplichtingen voor ons budget en onze plannen in het kader van de beslissingen van de regering. Ik zal later nog ingaan op de precieze elementen en vragen over specifieke lijnen of domeinen. Het plan is niet definitief. Het is een voorstel, een oefening. Ik zal dat ook uitleggen. Vorige week heeft de raad van bestuur een voorstel van de directieraad van de NMBS goedgekeurd. De officiële versie van de Raad van Bestuur is nog niet gekend, maar wel beschikbaar.

In dit plan zijn verschillende scenario's opgenomen, zowel maximalistische als minimalistische.

Ce projet de plan approuvé par le conseil d'administration de la SNCB, que j'attendais depuis le mois de septembre, constituera évidemment un des éléments de la discussion importante qui aura lieu. Il faudra travailler sur cette base, mais d'autres documents seront également sur la table. Je pense notamment à la proposition que j'ai faite, qui n'est pas à prendre ou à laisser, mais qui est une simulation possible. Elle présente certains défauts, j'en conviens. Elle propose des arbitrages qui ne seront pas forcément les plus heureux à certains égards, mais la simulation travaille dans le cadre d'une enveloppe déterminée et reste dans les objectifs tracés par le gouvernement.

In de toelichting bij de regeringsverklaring van 17 oktober, is een lijst opgenomen van de verschillende noodzakelijke investeringen door de regering, maar de prioriteiten moeten nog geplaatst worden, want het is evident dat de middelen niet eindeloos zijn. De regering had nog geen beslissing genomen op 17 oktober, maar dat moet nu wel gebeuren wat de prioriteiten van deze lijst betreft, rekening houdend met de elementen

vanuit de NMBS.

Wat de vragen van de heer Ansoms betreft, kan ik in de eerste plaats zeggen dat het spoor tot de bevoegdheid van de federale overheid behoort, die als enige tussenkomt in de financiering ervan. Ik vraag mij af hoe een gezamenlijke beslissing te rechtvaardigen zou zijn, gezien het feit dat de gewesten niet verantwoordelijk zijn voor de beslissingen die de NMBS moet nemen, net zo min als ik in de huidige organisatorische structuur van ons openbaar vervoer een aanwezigheid van de federale overheid zou vragen in de raden van bestuur van de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Dus als de concrete uitvoering van het spoor een invloed heeft op de bevoegdheden van de gewesten, gemeenten of provincies, dan moet de NMBS een dialoog aangaan met die instanties. Deze grens kan alleen worden overschreden mits een wijziging van de bevoegdheidsregels en daarover hebben we het nu niet. Er is reeds overleg gepleegd, dat weliswaar nog voor verbetering vatbaar is, op alle niveaus, tussen de ministeries, tussen de parlementen van de verschillende overheden en tussen de vervoersmaatschappijen onderling. De NMBS blijft een federale bevoegdheid en zowel het overleg met de vervoersmaatschappij als de beslissingen omtrent mobiliteit, zijn beslissingen van de parlementen in Vlaanderen, Wallonië, en Brussel. Deze politici zijn verantwoordelijk voor de keuzes omtrent, mobiliteit en transport van goederen en reizigers. Dit is momenteel mijn standpunt.

Wat nu de specifieke lijnen betreft: De overheidsbijdrage aan het budget kan beantwoorden aan de capaciteitsbehoeften, omdat we een precieze afstemming beogen tussen de behoeften en de investeringskeuze. Ik begin met het gevoeligste dossier, het dossier van de haven Zeebrugge-Brugge en de haven van Antwerpen. Dat is het grootste deel van de investeringen.

Je partage le point de vue qui a été émis ici selon lequel les ports sont d'une importance essentielle dans le cadre du trafic ferroviaire de marchandises. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'ils ont toujours, jusqu'ici, bénéficié d'une part considérable des investissements, part largement consacrée à Anvers. Et il n'en ira pas autrement à l'avenir. C'est, par définition, le port d'entrée le plus important.

De volgende projecten voor de haven van Antwerpen komen nu reeds voor in de plannen die op tafel liggen: de tweede aansluiting op het net voor het opnieuw in dienst nemen van de IJzeren

Rijn, een infrastructuur van kapitaal belang voor de plaatsing van de HST-lijn naar Nederland en voor verscheidene aanvullende investeringen in de haven.

Je soulignerai aussi que le second raccordement au port, qui est considéré par tout le monde comme la priorité des priorités, doublera la capacité. Par ailleurs, même si je crois que la question des ports est essentielle, je n'estime pas que le traitement des ports requiert de s'écarter de la clé 60/40. Elle fait l'objet d'un consensus politique, justifiable par de nombreux critères. Le chemin de fer a également d'autres rôles à jouer que la desserte des ports.

De Antwerpse haven is inderdaad een belangrijk verkeersknooppunt. Er komen vele goederen aan om vandaar uit naar het hinterland te vertrekken. We mogen echter ook niet vergeten dat de investeringen niet allemaal in een van de toegangspoorten tot het Belgisch goederennetwerk kunnen worden geconcentreerd. Het heeft immers weinig zin om een brede toegangspoort te hebben als het netwerk op andere plaatsen in België komt vast te zitten. Als federaal minister heb ik derhalve de taak te waken over de evenwichten. Een verhoging van de capaciteit van het goederennetwerk moet dus gelijkmatig verspreid zijn over het gehele netwerk. Zo niet verkrijgt men enkel een verplaatsing van de bottleneck.

Je tiens à cette clé au niveau fédéral. Aujourd'hui, en ce qui concerne les marchandises, certains s'expriment dans le sens d'une modification de la clé. C'est un point de vue. Mais je dois veiller aux équilibres, aux arbitrages, aux transports des marchandises, essentiels pour le développement économique, lui-même essentiel sur le plan écologique si l'on veut parier sur un transfert significatif de la route vers le rail.

Je dois également veiller à ce que tout en réalisant cet objectif, on puisse tenir compte par exemple de l'état de délabrement de certaines lignes de marchandises wallonnes. On ne peut perdre cela de vue. Il faut maintenir un équilibre de l'ensemble des demandes marchandises-voyageurs entre les différentes parties du pays, de manière à garantir que les efforts, qui seront de toute façon accomplis du côté d'Anvers, ne reportent pas les "bottlenecks" un peu plus loin par rapport à l'hinterland d'Anvers; il faut considérer que l'hinterland d'Anvers englobe l'ensemble du pays, voire davantage étant donné la taille de notre territoire et la densité de son trafic.

L'enveloppe prévue par le gouvernement existe. D'aucuns la jugeront peut-être insuffisante. Je ne veux pas fermer la porte à un autre examen. Cela fera l'objet d'une discussion. Mais des choix, nous serons amenés à en faire et ils seront nombreux, indépendamment du montant prévu. En ce qui concerne la SNCB, j'ai été étonnée de constater que les données qui m'avaient été communiquées voici quelques mois, ont été, comme par miracle, entre les travaux préparatoires et le moment où le conseil d'administration se prononce sur un texte définitif, augmentées sensiblement dans différents domaines. Je voudrais pouvoir vérifier l'objectivation de cette augmentation, l'objectivation des montants demandés; ce sera le travail à réaliser d'ici le 15 mars. Il convient d'examiner ces projets, ces demandes, à la lumière des objectifs de mobilité. Je pense que c'est la moindre des choses et le débat ne fait que commencer.

Il serait bon que toutes les parties, majorité ou opposition, puissent aujourd'hui pointer les aspects essentiels du point de vue des marchandises comme du point de vue des voyageurs, en mettant l'accent sur des problématiques liées. Par exemple, les problématiques de la gare de Gand Saint-Pierre et environs, celles des plus petites lignes (de type Dixmude-Nieuport), ou encore le difficile dossier évoqué par M. Chastel de la ligne wallonne, le long de l'autoroute. Cette dernière est-elle opportune? Ne vaut-il pas mieux en rester à ce qui avait été prévu, à savoir la mise à quatre voies? Comment faire la balance entre les deux? Nous demandé à la SNCB de faire une démonstration de ce qui serait le plus opportun.

Le débat est posé et les points de vue sont clairement affichés, tant sur la représentation régionale au conseil d'administration, que sur la clé que certains souhaitent modifier du point de vue des marchandises pour répondre à l'impératif des ports. D'autres questions touchent à la qualité par rapport au service fourni. Quoi qu'il en soit, même si l'enveloppe de la SNCB augmentait de 150 ou de 200 milliards, les arbitrages devront toujours être faits, arbitrages difficiles entre marchandises et voyageurs, au sein de chacun des deux domaines, entre certaines sous-régions ou zones.

Er is een vraag gesteld over de stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Het is duidelijk dat er financiële middelen moeten worden voorzien voor de renovaties van de stations. We hebben daar trouwens al over gesproken. Hierbij moet een

evenwicht tussen de grote en kleinere stations worden gezocht. In mijn werkhypothese – en ik herhaal dat het alleen maar een werkhypothese is – wordt een belangrijke som bestemd voor de renovatie van de stations zonder bepaalde stations te vermelden. Blijkbaar heeft de NMBS het station Gent-Sint-Pieters in haar definitief voorstel niet in aanmerking genomen, hoewel ze dat wel had gedaan in een van haar tussentijdse voorstellen. De studie van Eurostation is nog niet voltooid. Er dient onder andere nog overleg worden gepleegd met de stad Gent, het Vlaams Gewest, de VVM en de NV Eurostation. Eurostation vermoedt dat het overleg binnenkort zal worden afgerond en dat de haalbaarheidsstudie in de eerste helft van februari aan de NMBS zal worden toegestuurd. Het is evident dat de conclusie van die studie grondig zullen worden onderzocht, vooral wat de kostprijs, de timing en de exploitatiemogelijkheid van Gent-Sint-Pieters gedurende de werken betreft.

Overigens, in het maximalistische scenario van de NMBS is er een bedrag van 6,6 miljard nodig voor de renovatie van Gent-Sint-Pieters, maar dat project is het gematigde scenario – het gaat inderdaad steeds om scenario's van de NMBS – echter geschrapt. Ter vergelijking, het in 1994 vastgelegde budget voor de investeringen in het station Luik-Guillemins stricto sensu bedraagt 6,5 miljard. Er moet wel rekening worden gehouden met de inflatie.

Nu kom ik tot de vragen van de heren Lansens en Bultinck met betrekking tot de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort. In mijn simulatiemodel is inderdaad een opsomming gegeven van de eerste investeringen in een aantal projecten om mijn transportplan te verwezenlijken. Daarin is onder meer de mogelijkheid opgenomen om de lijn Diksmuide-Nieuwpoort te heropenen. Om een lijn te heropenen, moet er eerst een provisie worden gemaakt, die een bepaald aantal kilometers dekt. Het gaat hier dus niet over een definitieve lijst. Volgens dezelfde logica komen ook andere projecten in aanmerking, zoals de verlenging van de lijn 73 naar Duinkerke, wat een beter project zou zijn dan de heropening van de lijn Diksmuide-Nieuwpoort, waarover we niet precies waren ingelicht.

De selectie van de uiteindelijke projecten zal worden gemaakt aan de hand van een aantal criteria, namelijk gegrondheid, prioriteit en haalbaarheid. Bovendien zal dat deel uitmaken van de onderhandelingen over het investeringsplan tussen de NMBS, de overheid, inzonderheid de minister van Mobiliteit. Ik ben wel

degelijk nog altijd minister van Mobiliteit, in tegenstelling tot wat sommige personen denken. De onderhandelingen met de NMBS – zelfs al wordt het resultaat in consensus in de federale regering goedgekeurd – zijn de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit, tot spijt van de oppositie en andere personen. Het gaat hier echter niet om wat de ene of de andere denkt. Ik probeer hier in commissie een antwoord te verstrekken op vragen over algemene problemen en specifieke vragen.

02.26 Patrick Lansens (SP): Mag ik vragen welke lijn naar Duinkerke u precies bedoelt?

02.27 Minister Isabelle Durant: Ik bedoel de lijn 73 vanuit De Panne.

En ce qui concerne la ligne ferroviaire Bruxelles-Charleroi, le gouvernement s'était fixé comme priorité la mise à quatre voies ou les projets équivalents des lignes 124 et 161.

Je vous signale que nous avons demandé à la SNCB de procéder à une comparaison pour identifier où sont les avantages, les inconvénients en termes de coût, de services, de nuisances des travaux, etc. Je n'ai pas encore reçu la comparaison que j'ai demandée, notamment dans le cadre du projet RER. En effet, si l'on veut avancer sur l'accord de coopération, il est important de savoir ce que l'on fait. La SNCB a donc été priée par le gouvernement, de présenter les différents coûts et avantages.

De **voorzitter:** Collega's, mag ik vragen om te luisteren naar de minister en ook de vertalers hun werk te laten doen. Met het geroezemoes hebben zij het moeilijk om alles te verstaan. Mevrouw de minister, u heeft terug het woord.

02.28 Isabelle Durant, ministre: Nous n'avons pas encore obtenu la comparaison demandée concernant chaque critère. Mais la SNCB a déjà, dans le cadre des avant-projets approuvés par le conseil d'administration, remis le projet de ligne Boitsfort-Daussoulx pour améliorer les relations notamment avec Charleroi via Gosselies et son aéroport.

Dans le cadre du projet de la SNCB, le dossier dont nous disposons est assez mince pour pouvoir asseoir cette proposition. Nous ne pouvons pas parler d'étude de faisabilité technique, économique, financière, ni même environnementale. Cela ne permet évidemment pas de se prononcer valablement sur la validité de cette proposition. Une première analyse de la problématique me pousse à m'interroger

sérieusement sur la capacité d'un tel projet de répondre aux besoins de mobilité des régions du Centre et de Charleroi. D'ailleurs, comme on l'avait déjà évoqué ici, il y a quelques semaines ou quelques mois, la question d'une liaison directe avec Charleroi-centre est beaucoup plus préoccupante que le détour proposé qui ne fera pas gagner de temps pour cette desserte Charleroi vers Bruxelles.

Dans son dossier, la SNCB a aussi examiné la possibilité de construire une nouvelle ligne entre Bruxelles et Nivelles, voire Charleroi. Là aussi le dossier est beaucoup trop sommaire pour conclure bien qu'il laisse apparaître certaines perspectives.

Les Régions doivent de toute façon être consultées.

Le document final tel que modifié par le conseil d'administration ne m'est pas encore parvenu car une série de changements ont été apportés au texte qui avait été proposé par le comité de direction.

Mais je partage votre avis sur le fait qu'à ce stade, et sur base de ce qui se trouve sur la table, nous ne disposons pas des éléments qui permettent de valider l'intérêt, économique, écologique, financier de la desserte de la région de Charleroi dans l'hypothèse de la ligne le long de l'autoroute vers Dausoulx et Gosselies.

Wat betreft de vraag van de heer Ansoms over de gemengde projecten HST en het binnenlands reizigersverkeer, kan ik het volgende meedelen.

Nous disposons effectivement du plan d'investissements ferroviaires de la SNCB. D'autres documents font apparaître le fait que le projet TGV sensu largo requiert encore 96 milliards, et que 69 milliards sont à financer par l'enveloppe financière spécifique TGV. Quant à l'hypothèse des 27 milliards que vous évoquez, ce montant sera effectivement à prendre en charge sur le budget fédéral si l'hypothèse de la SNCB est retenue. Effectivement, le budget fédéral intervient à des degrés divers sur tous les tronçons sauf celui qui va de Liège à la frontière allemande.

De totale kost voor het HST-project tussen 2001 en 2010 bedraagt 96 miljard Belgische frank waarvan de gemengde projecten 27 miljard frank bedragen voor het ministerie voor Verkeer en Infrastructuur. Sinds het begin van het HST-project zijn verdeelsleutels vastgelegd voor het

gedeelte dat gefinancierd door de NMBS en het gedeelte dat door de Staat wordt gefinancierd. Deze verdeelsleutels zijn aangepast in het kader van de evolutie van het dossier en dit voor de laatste keer in 1998.

Cela a donc été décidé avec l'accord du gouvernement précédent auquel le CVP participait, si je ne m'abuse.

Une révision des clés de répartition s'imposera peut-être pour essayer d'évaluer l'impact des mesures prises mais ceci sans pour autant remettre en cause la finalisation du TGV de frontière à frontière, qui est une priorité que le gouvernement s'est donnée et sur laquelle nous ne revenons pas.

Een eventuele herziening van deze sleutels zal plaatsvinden in het kader van de arbitrages,

les différents arbitrages dans le cadre du plan décennal. Par l'éventuelle révision de cette clé, en fonction de la volonté de finalisation du TGV et de la réalisation de certains tronçons avec les pays voisins, notamment les Pays-Bas, il n'est pas question de remettre nos accords sur le tapis. Ce qu'il faut éviter, en revoyant cette clé, c'est que la SNCB, par une politique d'emprunt, n'accroisse encore sa dette, qui est déjà particulièrement lourde et qui pèse sur son présent et son avenir.

La question de l'éventualité de la révision de cette clé pourrait être mise sur la table; ce n'est pas impossible à ce stade-ci en tout cas. La dernière décision en la matière date de 1998. Comme il s'agit de projets mixtes qui vont également bénéficier au trafic intérieur, je tiens à votre disposition les clés actuelles relatives aux différents tronçons, comme le prévoit la SNCB: de P1 à P7, avec la part en pourcentage supportée par HST FIN, TGV Financière pure, les investissements communs et le pourcentage-clé pour chacun.

Dat is dus 80% voor HST-Fin en 20% voor gemengde investeringen. Dat is de verdeelsleutel van de NMBS die was vastgelegd. Er is evenwel een evolutie merkbaar en de laatste herziening van de verdeelsleutels dateert van 1998.

Zo kom ik bij het investeringsplan voor Antwerpen-Centraal en het Noord-Zuid-net Antwerpen. Onder de noemer verbinding-Antwerpen vallen alle werken die zich situeren tussen het station Berchem-Antwerpen en het Albertkanaal. De werken vanaf het Albertkanaal tot aan de Nederlandse grens zijn ondergebracht in het

project P7. In de totale HST-enveloppe is volgens de NMBS momenteel een bedrag van 22,5 miljard frank voor dit project voorzien. In 1994 was voor dit project een bedrag van 18,1 miljard frank voorzien. Het project heeft een evolutie ondergaan als gevolg van de discussie rond het bekomen van de nodige bouwvergunningen. Nieuwe ontwikkelingen inzake intermodaliteit en vooral de tweede stationsingang van het Kievitsplein zijn nu geïntegreerd in het budget. Tevens zullen een aantal werken worden uitgevoerd die niet rechtstreeks iets te maken hebben met het project van de NZ-verbinding, maar die hoe dan ook moesten worden gedaan. Om praktische redenen konden ze best tegelijkertijd worden uitgevoerd, bijvoorbeeld het moderniseren van het onthaal van de reizigers of het restaureren van diverse onderdelen van geklasseerde monumenten. Deze bijkomende werken worden in andere posten van het tienjarenplan ingeschreven voor een totaal bedrag van ongeveer 3 tot 5 miljard frank dat nog ter discussie staat. Dat zijn de gegevens van de NMBS.

Ik ga nu even in op de eerste vraag van de heren Bartholomeeussen en Smets. Zij wilden weten hoe we op die dossiers zullen ingaan.

M. Smets m'interrogeait sur la mission du groupe de travail, sur la manière dont on allait travailler, sur les personnes qui négocieront et demandait dans quel délai on allait aboutir.

Conform de regeringsbeslissing van 17 oktober 2000 zal het investeringsplan van de NMBS beantwoorden aan de noden van het transportplan. De logica van de regering was immers dat de middelen ten dienste moeten staan van de behoeften. Dit is de enige correcte logica voor een degelijk beheer. Het voorstel van de raad van bestuur van de NMBS zal dienen als een van de elementen voor de bepalingen van de optie van de regering inzake het tienjarenplan.

De werkgroep heeft drie grote taken.

1. La réforme des structures. Le sujet a déjà été examiné. Il s'agit de la réforme en ce qui concerne la comptabilité, la présentation, la traçabilité des flux au sein de la SNCB, mais aussi de la réforme des structures et des instances en matière de décision et de stratégie à la SNCB. Un projet de loi est sur la table. Il est totalement conforme aux décisions du 17 octobre. Il doit être discuté et tranché.

2. Le plan décennal. Par rapport à ce plan, il existe plusieurs textes utiles, qui devront être

travaillés en parallèle et mis en convergence. Mon plan de transport, j'y reviendrai dans le cadre du "gedachtenwisseling".

Ik zal later terugkomen op de krachtlijnen van dit transportplan.

Le travail du plan décennal va s'appuyer à la fois sur un projet qui n'est qu'une simulation et dans lequel certains considèrent que des choses ne se trouvent pas ou devraient se trouver, mais c'est une base, c'est une simulation, je l'ai toujours dit.

Deuxième document important tout aussi essentiel, c'est le projet de la SNCB dans lequel on sait qu'il y a une version maximaliste, une version médiane et une version minimaliste. Cela fait partie du paquet. Mais, comme je l'ai dit, chaque projet de la SNCB devra faire l'objet d'une validation: cela correspond-il aux objectifs de mobilité du gouvernement? Cela entre-t-il dans la liste que nous avons tracée le 17 octobre? Comment cela permet-il de tenir quelque chose qui me tient à cœur dans le cadre d'une SNCB fédérale, à savoir une clé 60-40 en matière de choix d'investissements? Quelle balance cela permettra-t-il de faire entre les marchandises et les voyageurs dans l'intérêt de l'ensemble du développement économique mais aussi de la mobilité dans ce pays?

Autre document sur table, c'est l'audit KPMG demandé par la SNCB et qui concerne essentiellement la question des structures. Il est intéressant de travailler avec un audit extérieur, d'autant plus qu'il a été demandé par la SNCB elle-même et qu'il pointe lui aussi un certain nombre de choses qu'il faudrait pouvoir revoir.

C'est l'ensemble de ces documents qui seront la base du travail de ce groupe de travail, et qui devra, lui aussi, préparer la position fédérale en matière de plan d'investissement. Ensuite commencera la négociation avec la SNCB que la ministre de la Mobilité, et je suis désolée pour ceux qui souhaiteraient qu'elle ne soit plus là, fera avec la SNCB. Une autre chose qui doit être négociée avec la SNCB, c'est le troisième contrat de gestion, et là aussi, on s'entendra sur les grandes lignes, mais la négociation se tiendra avec la SNCB en sachant que ces deux plans, plan d'investissement et contrat de gestion, doivent pouvoir avoir un effet rétroactif au premier janvier. C'était notre objectif, même s'ils sont négociés dans le courant du premier semestre. Voilà pour le plan de travail de ce groupe de travail.

Qui est responsable de quoi et quels sont les documents sur lesquels on va travailler? On travaillera sur plusieurs documents et on travaillera à la mise en convergence d'une série de démarches, car pour une fois, le débat sur la mobilité est posé, pour les voyageurs et pour les marchandises. Pas mal de simulations sont mises sur table: celle de la SNCB, la mienne, critiquables ou dans lesquelles on considère que certaines choses manquent, sont insuffisamment appuyées, ne correspondent pas ou en partie, ou ont déjà fait l'objet des arbitrages qu'il revient au gouvernement de faire.

Peu importe, et c'est la même chose pour la SNCB, elle a aussi fait ses choix dans sa version maximaliste, dans sa version minimaliste, c'est son droit et c'est même son devoir. J'attendais ce plan depuis le mois de septembre. On a sur table une matière importante pour trouver le consensus, avec toutes les questions ou les prises de position que vous avez ici soit sur certaines lignes, soit sur la question préoccupante liée en particulier aux ports, que ce soit la ligne Zeebrugge-Gand ou la question du port d'Anvers lui-même, et le deuxième accès que personne ne conteste. Mais ce qui est contestable ou contesté par certains, et entre autres par la SNCB, c'est la question du surcoût lié à une version du deuxième accès au port d'Anvers qui soit d'une meilleure qualité environnementale. La question du tunnel sous l'Escaut est posée mais le problème, jusqu'ici, est que l'on n'a pas d'étude précise et que les montants sont extrêmement importants.

Je ne nie pas la qualité ou l'intérêt de ces projets, je dis que tout est mis sur table en matière de marchandises et de voyageurs. Et si on veut répondre à des objectifs réels de mobilité, c'est tout cet arbitrage-là qu'il nous faudra faire dans l'enveloppe donnée même s'il ne faut pas exclure la possibilité ou l'éventualité de travailler par exemple sur la dette de manière à permettre de prendre mieux en compte les demandes qui sont sur table.

Il y a aussi des demandes dont on parle moins, car nos amis anversoïses sont très présents et ont sans doute raison de l'être, mais M. Chastel avait attiré notre attention sur cette ligne wallonne qui est un énorme investissement si elle devait se faire. Comment et pourquoi? Avec quelle validité faut-il la mener par rapport à la desserte de la région de Charleroi et environs? Comment garantir une série de lignes de marchandises, y compris Montzen, qui est la suite même du port d'Anvers, ou encore pour ce qui est du bassin inférieur de la Ruhr. Le débat est sur table et je

m'en réjouis. L'arbitrage ne sera pas facile, je n'en doute pas, mais néanmoins il devra se faire. Nous n'avons pas le choix. Voilà pour les éléments de travail et de méthode.

En clair, monsieur Smets, pour le 15 mars prochain, nous devons avoir défini des choix sur la base des débats que nous aurons eus ici – et que nous continuerons d'avoir, je n'en doute pas –, des demandes d'information, des interpellations et des prises de position qui se seront manifestées au parlement. Je ne doute pas que vous continuerez d'insister dans le sens que vous jugez utile. C'est sur cette base-là que les arbitrages devront intervenir au niveau fédéral avant d'engager la discussion avec la SNCB. On peut évidemment espérer arriver à un consensus qui, par définition, vaudra aussi au sein de la SNCB. La négociation ne devrait alors porter que sur des points plus secondaires et ne pas prendre trop de temps. On pourrait dès lors conclure ce plan d'investissement dans des délais raisonnables.

Voilà en ce qui concerne les arbitrages impératifs qui doivent intervenir.

J'ai ainsi donné une série d'éléments de réponse à la fois sur les lignes qui vous intéressaient, le débat général et également les méthodes et le timing prévus. Il s'agit d'un gros projet, "mangeur" de moyens mais néanmoins très important, sur lequel aucun arbitrage n'a été fait. Un projet de plan a été préparé par la SNCB. Des arbitrages sont intervenus à titre provisoire. J'ai essayé d'en faire, avec des insuffisances, j'en conviens.

Se pose également le problème de la clé de répartition 60/40 qui, à mon avis, est une clé raisonnable si on veut que la SNCB reste un instrument fédéral de mobilité. C'est avec cette enveloppe-là, me semble-t-il, qu'il faut organiser les arbitrages en matière à la fois de marchandises et de voyageurs. Au sein de ces deux secteurs, il faut maintenir une répartition sur la base de cette clé pour la région wallonne et la région flamande.

De **voorzitter**: Collega's, gezien het gevorderde uur zal ik extreem streng toezien op de tijdsduur van de replieken. Voor de vragen beschikt u over twee minuten; de interpellaties mogen vijf minuten duren.

Bij de aanvang van deze zitting heb ik er al gewezen dat de wijze waarop deze zitting plaatsvindt noodgedwongen rommelig verloopt door de aaneenschakeling van vragen en interpellaties.

Nous sommes confrontés à des questions et à des interpellations, d'ordre général ou portant sur des points précis. Me conformant au Règlement, il m'était impossible d'éviter ce genre de "congestion", surtout si je voulais préserver les intérêts des députés.

Ik stel dan ook voor om zulke toestand in de toekomst te vermijden. Wij zullen immers heel regelmatig met deze situatie geconfronteerd worden. Volgende week zal het Bureau de komende werkzaamheden van deze commissie bekijken. Het Bureau bestaat uit drie leden, met name de heer Chabot, de heer Vanoost en uw dienaar. Ik meen dat drie leden voor deze aangelegenheid evenwel niet voldoende is.

A moins que la commission s'y oppose, je me propose d'inviter un représentant de chaque groupe à participer à une réunion mercredi prochain à 13.30 heures, afin de voir comment régler cette question à l'avenir.

02.29 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, wat de werkzaamheden betreft, wens ik erop te wijzen dat er niet alleen vragen worden gesteld, maar ook interpellaties worden ingediend. Dat betekent dat men in de replieken het recht heeft om in te gaan op deze interpellaties en zich niet moet beperken tot het onderwerp van de gestelde vragen.

De **voorzitter**: Dat betwist ik niet, mijnheer Vanoost. Ik heb alleen maar de tijdsduur aangegeven. Als er geen bezwaar wordt gemaakt, zal het secretariaat alle fracties uitnodigen voor een vergadering om orde op zaken te stellen. Ik denk dat iedereen daar voordeel bij heeft. Anders verlopen de commissievergaderingen weer op een rommelige manier.

Aan de orde zijn nu de replieken. Ik zal de lijst volgen zoals ze daarstraks werd opgesteld. Achtereenvolgens komen aan het woord de heer Ansoms, de heer Van Campenhout, de heer Bultinck, monsieur Smet en de heer Vanoost.

02.30 **Jos Ansoms** (CVP): Mevrouw de minister, u hebt veel geantwoord, maar uiteraard hebt u niet op alle vragen geantwoord, dat hadden wij ook niet verwacht. Uw antwoord is wel een koude douche voor iedereen hier aanwezig. In de eerste plaats voor hen die dachten dat zij concreet te weten zouden komen waarin zou worden geïnvesteerd. Tot op heden weten wij dat namelijk nog niet, omdat er wordt gegoocheld met voorstellen en simulaties. Er bestaat een

maximalistisch voorstel van de NMBS, een medium voorstel en een lowprofile voorstel. Al deze voorstellen worden door elkaar gebruikt. U hebt meerdere keren gezegd dat dit bepaald zou worden door de Arbitrage. Wat dat betreft zijn we vandaag dus niet veel wijzer geworden.

Er was nog een tweede koude douche voor ons allemaal, of ten minste voor de meeste aanwezigen, waarvan ik weet dat zij een zeer groot hart hebben voor het openbaar vervoer en het aandeel van het spoorvervoer in het personenvervoer en in het goederenvervoer. U bent zeer duidelijk geweest betreffende enkele punten. U hebt gezegd dat tot in 2010 de kosten 55 miljard frank meer zullen blijven. Binnen deze legislatuur betekent dit 3,7 miljard frank meer. Voor de volgende legislatuur is dat nog meer.

Ik wil het hebben over de vier projecten, waarover de heer Bartholomeeussen, de heer Van Campenhout, de collega's van het Vlaams Blok en ikzelf hebben gesproken. De spoortunnel onder de Schelde: 2,3 miljard frank, de doortrekking van lijn 11: 13,1 miljard, de spoorontdubbeling Zeebrugge-Gent: 5 miljard frank, en de milieuvriendelijke uitvoering voor de tunnel tweede spoortoegang kosten samen dus 42,5 miljard frank.

Bovendien hebt meerdere malen herhaald dat u er niet aan denkt de 60/40-verdeelsleutel op te geven. Daarom moet men bij die 42,5 miljard nog 40% bijtellen voor Waalse projecten. Zo kom ik tot al tot 70 miljard frank meer.

Ik wil aantonen dat, binnen de enveloppen die u voorstelt, deze projecten niet zullen worden uitgevoerd voor het jaar 2010 indien er niet meer geld komt. U hebt een kleine opening gemaakt. Er zou namelijk worden gediscussieerd over de kwijtschelding van de schuld. Goed, maar dit zal vooral de exploitatieresultaten ten goede komen en onvoldoende middelen genereren om die bijkomende investeringen te doen. Mijnheer Bartholomeeussen en mijnheer Van Campenhout, ik denk dat u zeer goed begrepen hebt dat er geen geld is voor de uitvoering van wat u graag zou hebben. Dat is duidelijk, want de 60/40-sleutel blijft bestaan. Daarom zal er geen 70 miljard worden gevonden om dat uit te voeren.

Dat was de eerste koude douche. De tweede koude douche, voor de VLD, betreft de herstructurering. De heer De Gucht zal het graag horen, maar ik denk er niet aan gewestelijke beheerscontracten toe te laten en ik denk er ook niet aan de gewesten te betrekken bij de mobiliteit

of bij de raad van bestuur. Ik doe niet zoals de heer De Gucht, die straffe uitspraken doet en die dreigt met de regionalisering van de NMBS. Ik ben het er zelfs mee eens dat dit belachelijk is. Ik ben ertegen indien men van de NMBS drie kleine maatschappijen zou maken.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, u interpelleert de regering en niet het stadsbestuur van Mechelen. Beëindig uw repliek, alstublieft.

02.31 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik pleit ervoor dat er op korte termijn vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van bestuur komen. Er moeten onmiddellijk regionale beheerscontracten worden gesloten. Er moeten dus stappen worden gezet om het gewestelijk mobiliteitsbeleid te integreren in het federale beleid en omgekeerd. Ik hoor duidelijk dat de VLD nul op het rekest krijgt.

Agalev krijgt eveneens een koude douche. Dat is best gezond, maar ik denk niet dat u er blij mee bent. De minister spreekt nog steeds over een tweede spoorwegtoegang tot de Antwerpse haven, maar over een milieuvriendelijke uitvoering ervan hoor ik niets meer. Dat laatste zou 5 miljard frank extra kosten, maar dat is niet uitgetrokken.

Ik hoorde zonet ook dat er meer geld naar de HST gaat. Het gaat om geld van de belastingbetaler dat normaal gezien naar het binnenlands spoorvervoer zou moeten gaan. Ook daarmee zal Agalev niet gelukkig zijn; mogelijk zal de heer Van Dienderen ontploffen als hij verneemt dat u daarmee akkoord gaat.

Samengevat meen ik dat het antwoord erg ontnuchterend is. Onze collega's zullen de eenvoudige motie volgens mij niet graag stemmen. Om hen de kans te geven hun zelfrespect wat te herwinnen, zou ik graag een motie indienen waarin drie belangrijke zaken worden vermeld. Ten eerste, moeten de beslissingen over de werking van de NMBS vlug worden genomen, zodat belangrijke dossiers, die nu uitgesteld zijn, vlug kunnen worden uitgevoerd. Ten tweede, moeten er bijkomende middelen naar de NMBS gaan om de werken die we allen vragen, uit te voeren. Ten derde, moet het mogelijk worden gemaakt dat de gewesten een afvaardiging krijgen in de Raad van Bestuur van de NMBS en moeten de regionale beheerscontracten opgesteld kunnen worden.

Volgens mij kunnen de collega's van zowel VLD, SP als Agalev, met deze motie akkoord gaan.

02.32 **Isabelle Durant**, ministre: Cher collègue, vous dites, selon votre liste des besoins possibles, que tout est définitivement balayé!

Je voudrais être claire et ne pas laisser dire des contre-vérités ou demi-vérités! Vous exprimez non pas des besoins supplémentaires, mais des besoins d'extensions de capacités qui sont couverts par les 55 milliards du gouvernement auxquels il faut ajouter les 65 milliards RER - lesquels couvrent uniquement l'infrastructure ferroviaire qui, dès lors, ne serviront pas uniquement au RER - plus encore ce qui est disponible dans l'enveloppe de base où la SNCB a, dans son plan 96-2005 - plan de référence -, prévu environ 60 milliards.

Une partie des 65 milliards servira immanquablement à l'ensemble du réseau - le réseau Diabolo également. Certains projets dont vous parlez sont des extensions de capacités de projets déjà lancés dans le plan 96-2005. Il faut encore y rajouter les 69 milliards de la "Financière TGV". Ce qui nous fait un total de 249 milliards. Il faut arrêter de dire qu'on est dans une logique de 55 milliards pour tout faire. C'est faux!

Le plan actuel court encore à concurrence de 60 milliards, avec les 55 milliards supplémentaires, les 65 du RER qui vont bénéficier à la Flandre comme à la Wallonie dans le cadre des investissements ferroviaires et encore le volet "Financière TGV". Si on veut être correct, il faut considérer l'ensemble et constater qu'il y a des moyens sur table.

De **voorzitter**: Mijnheer Ansoms, in de replieken zal ik eerst het woord geven aan iedereen die nog recht heeft op een repliek. Ik geef u daarna nog dertig seconden. U krijgt het laatste woord aangezien u interpellant bent. Uw repliek was echter achter de rug want ik had de heer Bultinck al het woord gegeven.

02.33 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, wat mijn eerste vraag over het opnieuw openen van de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort betreft, moet ik in de praktijk vaststellen dat het document dat hier voor de parlementsleden circuleert onbruikbaar is. Waarschijnlijk zal dat passen in de nieuwe open communicatietechniek die deze regering hanteert. U zegt dat dit een mogelijkheid is. Op basis van welke documenten moeten wij in het Parlement uiteindelijk gaan discussiëren? Er komen x aantal versies en er worden x aantal plannen aangekondigd. U zegt dat dit een mogelijkheid is die aansluit op een gedeeltelijk nieuwe

mogelijkheid, namelijk het verlengen van de spoorlijn De Panne-Duinkerke. Als parlements lid uit die regio kan ik u zeggen dat die mogelijkheid veel nuttiger is. De hele streek is daar vragende partij voor. Stop echter alstublieft met die lapsus Diksmuide-Nieuwpoort want daar is momenteel niemand uit de streek vragende partij voor.

Ik wil tegelijkertijd ook repliceren op het antwoord op mijn tweede vraag. Mevrouw de minister, hier moet ik scherper op antwoorden. Als ik u goed heb begrepen, moet ik vaststellen dat u de havenproblematiek uitgebreid geschetst hebt, maar dat u er waarschijnlijk doelbewust voor hebt gekozen om alleen de problematiek van de haven van Antwerpen aan te snijden. Ik heb u ternauwernood met een woord horen reppen over de haven van Zeebrugge. Laat het duidelijk zijn dat ik ook als West-Vlaming vanuit de Vlaams Blok-fractie de haven van Antwerpen door dik en dun zal verdedigen. Om respect op te brengen voor de gevoelens van de voorzitter van onze commissie zal ik uiteraard ook de belangen van de haven van Gent verdedigen als dit nodig zou zijn. Ik had duidelijke en pertinente vragen gesteld over het schrappen van het derde spoor van het havengebied van Zeebrugge naar Brugge en daarbij aansluitend het schrappen van het derde en vierde spoor van Brugge naar Gent. U kunt nu als minister pogen om hier toch nog een antwoord op te geven. Anders verplicht u mij ertoe deze vraag volgende week opnieuw te agenderen. De keuze is aan u maar ik vind dat het Parlement ten minste recht heeft op een antwoord. Mijnheer de voorzitter, het zou goed zijn als de minister nu beslist, want anders heb ik nog een andere repliek klaar.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, wilt u hier nu op antwoorden?

02.34 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal een globale repliek geven.

De **voorzitter**: Mijnheer Bultinck, u hoort dat mevrouw de minister nu niet antwoordt. Het staat u vanzelfsprekend vrij die vraag opnieuw te stellen. In dat verband zal ik geen enkel parlements lid tegenhouden. Uw repliek was nog niet afgelopen.

02.35 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik vind het fundamenteel vrij grof dat mevrouw de minister denkt dat zij het zich kan veroorloven geen antwoorden te geven aan parlementsleden. Dat zal waarschijnlijk te wijten zijn aan haar onbekwaamheid die hier stilaan door alle collega's wordt vastgesteld. Dit geval is echter

bijzonder pijnlijk omdat zij juist in het dossier betreffende de schrapping van de derde lijn tussen Zeebrugge en Brugge is teruggefloten door de Raad van Bestuur van de NMBS zelf. De Raad van Bestuur vond namelijk dat dit dossier er moest komen als dat van de NMBS afhing. Er is dus een duidelijke tegenstelling tussen de standpunten van de Raad van Bestuur en die van de minister.

Mevrouw de minister, over alle partijgrenzen heen moeten wij vaststellen dat u niet alleen als minister onbekwaam bent maar dat u stilaan de minister zonder portefeuille wordt. Wij kunnen u een aantal cynische voorstellen doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Bultinck, mag ik u vragen af te ronden?

02.36 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Uiteraard, mijnheer de voorzitter. Mevrouw de minister, wij kunnen u misschien de goede raad geven om even terug te gaan naar de kinderkamer waar met speelgoedtreintjes wordt gespeeld. Misschien kan dat voor u een goede oefening zijn. Kom maar terug naar het Parlement als u erin slaagt om speelgoedtreintjes op de sporen te zetten. Dan kunt u ons misschien vertellen hoe u het met de grote treinen gaat doen.

Mijnheer de voorzitter, vermits er een interpellatie werd gehouden, hebben wij ervoor geopteerd om doelbewust een principiële motie in te dienen. Wij trekken daarin de bestaande communautaire verdeelsleutel duidelijk in twijfel. Wij blijven uiteraard fundamenteel hameren op de splitsing van de NMBS.

02.37 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister danken voor het volledig antwoord op de diverse aspecten die aan bod zijn gekomen.

Mevrouw de minister, ik betwist niet dat u keuzes moet maken tussen verschillende regio's en tussen goederen- en personenvervoer. Mijn vraag handelde niet over deze punten. Ik wil weten waarop u uw keuzes baseert. Wat de tweede spoortunnel betreft, heb ik geen antwoord gekregen en geen simulaties onder ogen gekregen. Als er simulaties werden gemaakt, dring ik erop aan ze te kunnen inkijken. Ik weet dat er een KPMG-studie loopt bij de NMBS die de simulaties van de NMBS terzake onderschrijft en stelt dat de tweede spoortunnel onder de Schelde onontbeerlijk is. U zegt dat de uitvoering van de tweede spoortunnel bottlenecks zal veroorzaken op andere plaatsen. Als de tweede spoortunnel

niet wordt uitgevoerd, zullen er geen bottlenecks zijn omdat de 850.000 containers door het wegverkeer zullen worden vervoerd. Het zal immers onmogelijk zijn ze de Schelde te doen kruisen. Ik weet dat u keuzes moet maken tussen het goederen- en het personenvervoer. Als het Antwerps net inzake goederenvervoer overvol geraakt, heeft dit onvermijdelijk gevolgen voor het personenvervoer.

Mevrouw de minister, u houdt vast aan de 60/40-verhouding. De VLD stelt vast dat dit niet gebaseerd is op de reële verhoudingen, zeker inzake goederenvervoer. Als we aan de 60/40-verhouding vasthouden, is uw doelstelling om het goederenvervoer met 50% te laten stijgen gewoon onuitvoerbaar. Er moet, ons inziens, worden afgeweken van de 60/40-verhouding, zo niet is een regionalisering van de NMBS onafwendbaar. De CVP is tegen een dergelijke regionalisering. Gelukkig zullen we de christen-democraten daarvoor niet nodig hebben!

02.38 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wens twee bemerkingen te maken. De eerste handelt over de uitlatingen dat minister Durant in deze regering een zwakke schakel is. Ik weet hoe de heer Daerden, minister van Vervoer van de vorige regering daarover dacht. Hij zag zijn ministerambt als een soort postbus en was een woordvoerder van de NMBS. Voor het overige leek hij geen mening terzake te hebben.

De groenen hebben wel een mening over de NMBS en schuwen het debat terzake niet. Men kan discussiëren over en kritiek hebben op de manier waarop het debat wordt gevoerd. Ik stel echter wel vast dat niemand fundamentele kritiek heeft op onze visie op het spoor. Niemand heeft kritiek op ons initiatief om het spoor opnieuw een voorwerp van maatschappelijk debat te maken. Tot op heden was dit veel te weinig het geval.

Als we mevrouw Durant aanwrijven zwak te zijn, nodig ik u uit de raad van bestuur van de NMBS eens onder de loep te nemen. Deze raad weet dat hij om de 5 jaar een voorstel van investeringsplan moet indienen bij de minister. Tot op heden moet de minister nog steeds het investeringsplan goedkeuren en niet de NMBS. De raad van bestuur heeft 6 maanden gedraald met het indienen van het document. Anders en beter gezegd, de raad was niet in staat een plan in te dienen. Dat is, mijns inziens, een bewijs van zwakte en gebrek aan competentie. Bovendien heeft deze commissie drie maanden geleden reeds bij de NMBS aangedrongen opdat de

maatschappij een bilan zou voorleggen van de uitvoering van het huidige investeringsprogramma van 1995 tot 2005. De NMBS is op dit verzoek niet ingegaan. De raad van bestuur blijkt niet in staat te zijn een dergelijk bilan voor te leggen.

Men heeft de groenen verweten de structuren van de NMBS te willen politiseren. Zelfs al zou deze bewering correct zijn, dan nog is de kritiek volkomen onterecht. Men kan hooguit beweren dat deze coalitie de NMBS op een andere manier wenst te politiseren dan dit op dit ogenblik het geval is. Met de bewering dat de groenen de NMBS willen politiseren, wil men doen geloven dat de NMBS op dit ogenblik niet gepolitiseerd is. De huidige krachtverhoudingen in de raad van bestuur zijn gekend. Op al de leden kan een partijkaart worden gekleefd. De audit van KPMG – iedereen heeft dit in de kranten de FET en Le Soir kunnen lezen – stelt onomwonden dat de huidige structuur problematisch is voor een goede werking van het spoorbedrijf.

De huidige structuur is problematisch voor een goede werking van het spoorbedrijf. De politieke binding van bepaalde leden van de Raad van Bestuur heeft als gevolg dat zij niet in de eerste plaats het belang van de spoorwegmaatschappij verdedigen. Wij buigen ons thans over een vervoersplan dat moet leiden tot investeringen aan de hand van prioriteiten die men gaat stellen. We zijn het er allemaal over eens dat het hele menu niet kan: daar is geen geld voor. U mag niet vergeten dat wij met een loodzware erfenis van het verleden zijn opgezadeld en dat er zeer veel projecten op stapel staan. De eisen van al die regio's in Vlaanderen en Wallonië zijn terecht. Laten wij echter niet vergeten dat zulks een gevolg is van het feit dat men gedurende jaren niet meer heeft geïnvesteerd in het binnenlandse net en alleen nog aan de internationale treinen voorrang heeft gegeven. Laten wij dat ook even zeggen en daarmee rekening houden nu deze meerderheid probeert de trein op een ander spoor te zetten. Men beweert dat de meerderheid het terzake niet eens is, maar wat is er verkeerd aan het feit dat er verschillende opinies bestaan? Het is nu eenmaal eigen aan ons politiek systeem dat compromissen worden gesloten tussen de partijen van de meerderheid. Dat is niet nieuw, integendeel, daar hebben andere partijen veel meer ervaring mee omdat zij de gewoonte hadden om dat achter gesloten deuren te doen. Wel, ik vind de huidige manier van politiek voeren beter dan de vorige.

02.39 André Smets (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, je reliais cet article sur le rail: "Mme Isabelle Durant et M. le

premier ministre ne sont pas sur les mêmes rails". J'ai envie de dire tant mieux dans la mesure où, si le VLD souhaite accélérer la régionalisation et la privatisation à n'importe quel prix, je soutiendrai forcément Mme la ministre Durant.

Vous avez le mérite que le débat existe, il est sur les rails si je puis dire. C'est capital parce que le transport ferroviaire est fondamental. Je note qu'en 1985, il y avait 3.300.000 voitures individuelles; il y en a 4.400.000 actuellement. Il y avait 275.000 camions voici 15 ans; il y en a 475.000 aujourd'hui.

02.40 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Cela fait 40 ans que vous essayez de solutionner le problème!

02.41 André Smets (PSC): Je ne polémique pas pour le plaisir, la seule chose qui m'intéresse, c'est l'avenir! Si le VLD veut imposer à tous les coups ses solutions dans n'importe quel système, nous saurons aussi rencontrer des priorités d'intérêt francophone.

L'essentiel est de définir clairement des priorités, en fonction des règles de gestion élémentaire, pour régler les problèmes de transport des personnes. Il est un fait que des problèmes existent au niveau de la régularité dans les chemins de fer, également au niveau du transport des marchandises. Je note avec intérêt l'article publié à l'initiative de la FEB qui signale l'importance de redynamiser le système ferroviaire européen, par suite notamment d'un problème de divergences à tous niveaux que Mme la ministre avait souligné plus tôt, même au niveau de la fonctionnalité.

Nous sommes, de manière positive, pour une audace certaine dans le secteur du transport ferroviaire. Il ne faut pas s'en tenir à une régionalisation qui serait ridicule parce que, par définition, le transport ferroviaire appelle des solutions nationales et internationales. L'essentiel réside dans les délais pour permettre des arbitrages, à la fois dans les investissements, en matériel ou dans la définition des lignes intérieures et internationales. Il faut des délais pour réaliser les choses. L'essentiel réside également dans les montants des investissements qui, actuellement, nous paraissent insuffisants. On a prévu 3 milliards en plus dans les budgets, étalés sur les 3 prochaines années.

Il est temps de noter que, dans ce pays, des solutions doivent être trouvées tant à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie, sans oublier la

Communauté germanophone. Le problème de la mobilité doit être discuté à bras le corps. Cette commission doit être un endroit d'échanges importants entre les différents partenaires et les parlementaires. L'essentiel est de construire un réseau ferroviaire performant en Belgique et en Europe.

02.42 Le président: Monsieur Smets, j'espère que vous ne me ferez pas le reproche qu'il n'y a qu'un seul parti francophone dans l'opposition!

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Jos Ansoms en André Smets
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering
- volledige klaarheid met betrekking tot het investeringsplan te brengen;
- de betrokken minister terug te fluiten inzake haar doelbewuste benadeling van Vlaanderen met betrekking tot belangrijke investeringsprojecten;
- de huidige 60/40-verdeelsleutel met betrekking tot NMBS-investeringen te herzien;
- de splitsing van de NMBS voor te bereiden."

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Jos Ansoms et André Smets
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
- de clarifier totalement la situation relative au plan d'investissement;
- de rappeler à l'ordre la ministre concernée en ce qu'elle désavantage délibérément la Flandre à propos d'importants projets d'investissements;
- de revoir l'actuelle clé de répartition 60/40 s'appliquant aux investissements de la SNCB;
- de préparer la scission de la SNCB."

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

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Jos Ansoms en André Smets
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering

1. dringend te beslissen in het NMBS-dossier, teneinde de NMBS de mogelijkheid te geven om de beslissing van de Raad van Bestuur van 22 december met betrekking tot het uitstel van bepaalde spoorinvesteringen voor 2001 (bijvoorbeeld IJzeren Rijn, multimodaal platform Schaarbeek, station Namen, ...) te herroepen;
2. om, in functie van het goederenvervoer vanuit de zeehavens meer middelen te voorzien voor de investeringen in het klassieke spoornet dan het toegezegd surplus van 55 miljard, teneinde in dit decennium ook het project Zeebrugge-Gent, de spoortunnel onder de Schelde, de doortrekking van lijn 11 naar Nederland en een milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven mogelijk te maken;
3. omwille van de impact van het spoorbeleid op het gewestelijk mobiliteitsbeleid een afvaardiging van de Gewesten op te nemen in de Raad van Bestuur van de NMBS, en tevens het afsluiten van aanvullende regionale beheerscontracten tussen de Gewesten en de NMBS mogelijk te maken."

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

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Jos Ansoms et André Smets
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement

1. de prendre d'urgence une décision à propos du dossier de la SNCB, afin d'offrir à la SNCB la possibilité de révoquer la décision prise par le conseil d'administration du 22 décembre à propos de report de certains investissements ferroviaires pour 2001 (le Rhin de fer, la plate-forme multimodale à Schaarbeek, la gare de Namur, etc.);
2. en fonction du transport de marchandises au départ des ports maritimes, de prévoir davantage de moyens pour les investissements dans le réseau ferroviaire classique que le surplus de 55 milliards qui a été accordé, et ce, afin de permettre la mise en œuvre, au cours de la présente décennie, du projet Zeebrugge-Gand, du tunnel ferroviaire sous l'Escaut, du prolongement

de la ligne 11 vers les Pays-Bas et de l'aménagement, dans le respect de l'environnement, du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers;

3. en raison de l'impact de la politique ferroviaire sur la politique régionale en matière de mobilité, d'intégrer une délégation des régions dans le conseil d'administration de la SNCB et, dans le même temps, de permettre la conclusion, entre les régions et la SNCB, de contrats de gestion régionaux complémentaires."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Ludo Van Campenhout, Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Ludo Van Campenhout, Lode Vanoost et Mme Marie-Thérèse Coenen.

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

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

03 Question orale de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les honoraires de l'architecte chargé de la réalisation de la gare TGV de Liège" (n° 3145)

03 Mondelinge vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de honoraria van het architectenbureau belast met de bouw van het HST-station te Luik" (nr. 3145)

03.01 François Bellot (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, l'appel d'offres européen relatif à la gare TGV à Liège a été remporté par l'architecte espagnol Calatrava connu notamment pour la conception des gares de Zürich et de Lyon-Satola. L'ensemble du projet a été estimé en 1994 à 6,5 milliards de francs dont 2,8 milliards pour le seul bâtiment de la gare.

Il semblerait que la convention d'honoraires entre M. Calatrava et la société Euro Liège TGV, filiale à 75% de la SNCB, porte sur des honoraires de l'ordre de 12%.

Sur quelle(s) phase(s) de travaux et à quel(s) taux sont calculés les honoraires de l'architecte?

Quelle est la moyenne des taux d'honoraires des architectes pour des travaux publics du même

type? Les taux sont-ils dégressifs par tranche? Comment se situent les honoraires convenus ou promis à l'architecte par rapport à cette moyenne? Ces honoraires peuvent-ils faire l'objet d'une négociation avec Euro Liège TGV? Quelle est la part des frais d'études qui seront facturés par Eurostation, filiale à 100% de la SNCB, et à quel taux?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot au risque de vous décevoir, je vais vous communiquer la réponse de la SNCB.

Pour la réalisation de cette nouvelle gare, la mission d'études et de collaboration à la direction des travaux a été confiée par la SNCB à la société anonyme Euro Liège TGV selon les termes de la convention du 2 février 1996.

C'est donc effectivement un projet assez complexe (diversité des objets concernés, interactions mutuelles, coordination de haut niveau, etc.).

La partie architecturale, qui comporte la superstructure de la gare, son architecture, sa stabilité, les techniques spéciales de chauffage, la ventilation, les installations électriques, les escalators, etc. et les relations avec les autres modes de transports et donc la question du parking et de l'accès autoroutier s'intègrent dans un ensemble qui comprend aussi toute l'infrastructure ferroviaire (voies, caténaires, signalisation, ouvrages d'art) entre la sortie de la gare d'Ans, côté Liège, et Liège, c'est-à-dire le pont sur la Meuse.

Euro Liège TGV intervient comme ingénieur conseil, mission telle que décrite dans les fascicules de la Fédération royale des associations belges d'ingénieurs civils ainsi que dans la norme déontologique n°2 de l'Ordre des architectes. Pour cette mission, la convention SNCB Euro Liège TGV fixe les modalités de la rémunération.

La convention entre la SNCB et Euro Liège TGV prévoit explicitement la faculté qui est laissée à Euro Liège TGV de sous-traiter à des tiers des tâches tant dans la mission de base que dans des missions complémentaires. C'est donc dans ce contexte qu'une convention a été signée entre Euro Liège et l'architecte Calatrava. Comme il s'agit d'une sous-traitance d'une mission de base d'Euro Liège TGV, la SNCB n'intervient pas dans sa facturation. Dès lors, on peut conclure que la SNCB a confié l'ensemble à Euro Liège, filiale

mixte qu'elle contrôle à 75%. Les relations avec l'architecte Calatrava se font par le biais d'Euro Liège. Cette dernière est rémunérée forfaitairement par la SNCB à raison de 13,5% du montant des travaux, ce qui explique la difficulté de répondre précisément à vos questions relatives au montant, à la rémunération et à la jurisprudence. Je répète encore une fois que, dans ce domaine, tout se fait par une sous-traitance via Euro Liège dont la SNCB n'est qu'actionnaire à 75%.

03.03 **François Bellot** (PSC): Monsieur le président, je remercie la ministre de sa réponse. Je pense que les investissements de la gare de Liège sont réalisés avec des fonds entièrement publics, avec l'aide de la Banque européenne d'investissements.

Je note que les honoraires versés à Euro-Liège sont de 13,5%, alors que pour des gros chantiers complexes – c'est-à-dire en classe 4 – de montants identiques, le taux plafonne généralement autour de 8%.

La loi de 1991 me semble générer un effet pervers si le parlement ne peut pas contrôler l'usage des moyens publics dans les filiales de la SNCB; on peut poursuivre le raisonnement: si la SNCB confie l'ensemble de ses compétences à des filiales – ce qui est possible –, le contrôle nous échappera.

Si la ministre de tutelle n'est pas en mesure d'obtenir une réponse satisfaisante de la SNCB, j'espère que la Cour des Comptes, dans le cadre de sa mission d'audit qui est encore en cours, fera la lumière sur cette question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 **Question orale de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un projet de leasing sur une ligne à grande vitesse de la SNCB" (n° 3146)**

04 **Mondelinge vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een leasing-project op de hogesnelheidslijn van de NMBS" (nr. 3146)**

04.01 **François Bellot** (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, au cours de sa réunion du 22 décembre 2000, le conseil d'administration de la SNCB aurait marqué – je dis "aurait" car j'ai pris connaissance de cette

information dans un quotidien – un accord de principe sur une opération de "sale and lease back" de la ligne à grande vitesse de Lembeke à la frontière française, à conclure avec un investisseur américain.

En matière de transport international de voyageurs, la loi du 21 mars 1991 dispose, à l'article 161, qu'un tel transport ne peut être cédé à un tiers que moyennant l'autorisation préalable du Roi, soit par arrêté délibéré en conseil des ministres et pour autant que la SNCB détienne en tous temps 50% du capital des voix et des mandats dans les organes de gestion.

Voici mes questions:

1. Quelle a été l'attitude du commissaire du gouvernement lorsque ce point a été examiné par le conseil d'administration?
2. L'opération de "sale and lease back" en projet répond-elle aux conditions fixées par la loi du 21 mars 1991?
3. Le fait que des fonds publics et des prêts européens par la BEI aient financé en partie la construction de la ligne à grande vitesse est-il de nature à empêcher la cession de cette ligne à un investisseur américain?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vous confirme, monsieur Bellot, que lors de la réunion du conseil d'administration du 22 décembre dernier, un dossier relatif à une opération de financement de la ligne à grande vitesse entre Lembeke et la frontière française a effectivement été abordé.

Ce dossier, soumis au conseil d'administration, indique que la SNCB "examine" la possibilité d'une transaction de leasing avec un investisseur américain portant sur l'infrastructure ferroviaire. La ligne à grande vitesse de la frontière française jusqu'à Lembeke pourrait entrer en ligne de compte.

Dans le cadre d'une telle transaction, la SNCB accorderait à la contre-partie américaine le droit d'exploitation de la ligne dans le cadre d'une concession domaniale à long terme. Par une sous-concession de plus courte durée -environ 26 ans -, l'investisseur américain retransférerait immédiatement les droits d'exploitation à la SNCB. Au terme de la sous-concession, la SNCB aurait la possibilité de racheter à un prix d'option ferme les droits qu'elle a transférés à l'investisseur.

Voilà pour le thème de la discussion qui est intervenue au sein du conseil d'administration. Aucune décision n'a été prise par ce conseil. Il a d'ailleurs invité la direction de la SNCB à fournir un avis juridique approfondi sur la possibilité de réaliser une telle opération. Le commissaire du gouvernement a indiqué qu'un accord de principe ne pouvait en aucun cas anticiper ou préjuger d'un accord quelconque sur une transaction financière. Il a, par ailleurs, retiré le point de l'ordre du jour, dans la mesure où il semblait à tout le moins prématuré d'avancer dans cette direction sans disposer de plus amples informations.

Partant du fait qu'elle estime que le projet ne porte pas sur une opération de "sale and lease back" mais bien sur une concession domaniale au profit d'un investisseur, suivie d'une sous-concession par ce dernier au profit de la SNCB, la direction de la SNCB ne voit pas, à ce stade-ci en tout cas, en quoi l'opération ne répondrait pas aux conditions telles que fixées dans la fameuse loi du 21 mars 1991.

L'article 161 de cette loi du 21 mars 1991, à laquelle vous faites allusion, a été abrogé par un arrêté royal du 5 février 1997.

Enfin, la direction de la SNCB estime aussi que l'opération projetée ne comporterait aucune cession de droits réels sur la ligne ferroviaire à l'investisseur et ne voit dès lors pas en quoi le fait que la construction de la ligne a été financée en partie par des prêts européens pourrait y faire obstacle. Finalement, quel que soit l'avis de la direction de la SNCB, l'avis juridique approfondi demandé par le conseil d'administration constituera un préalable à tout traitement sur le fond d'un dossier relatif à une telle opération.

Je pense d'ailleurs que l'attitude du commissaire du gouvernement à cet égard a été particulièrement raisonnable. Une plus ample information juridique est indispensable avant de se prononcer.

Une autre question que je me pose et qui se situe dans le cadre plus général de la réglementation qui régit les relations entre la SNCB et l'Etat, propriétaire quasi-exclusif, d'une part, et autorité qui finance la SNCB et ses missions de service public, d'autre part, est la question de savoir jusqu'où la SNCB peut aliéner son patrimoine. Au-delà des conditions juridiques dans lesquelles une telle opération doit éventuellement pouvoir être effectuée, ou non, cela pose aussi la question de la capacité qu'on laisse à la SNCB d'aliéner son patrimoine, surtout au regard de la dette

considérable qu'a cette société envers l'Etat, qui reste le propriétaire quasi-exclusif de ce patrimoine.

04.03 François Bellot (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je n'ai rien à ajouter.

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

05 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "agressie in Mechelse stations" (nr. 3206)

05 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les agressions dans les gares malinoises" (n° 3206)

05.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil me verontschuldigen bij mevrouw Coene omdat ik een punctuele vraag durf stellen. Ik ga dat toch doen want ik meen dat deze vraag belangrijk is. Het station van Mechelen is het negende grootste station van het land. Dagelijks passeren daar 17.000 mensen. Enkele weken geleden werd men in die regio opgeschrikt door onheilspellende berichten en paniekverklaringen van de regiomanager van het NMBS-station over allerlei vormen van intimidatie en geweldpleging, die zelfs de negatieve emo-toer opgingen. Er werden verhalen verteld van mensen die in de hoek van het station werden bijeengedreven en vervolgens met kerstballen door baldadige jongeren werden bekogeld. Dat probleem is ten gronde onderzocht en het blijkt dat reeds in 1999, naar aanleiding van gelijkaardige klachten, de NMBS-directie en de plaatselijke politieautoriteiten zijn gaan samen zitten om een oplossing te zoeken. De politie heeft daarbij een aantal engagementen opgenomen en de NMBS heeft dat ook gedaan. Een jaar later blijkt, naar aanleiding van deze incidenten, dat de politie probeert kort op de bal te spelen. Ze slaagt er inderdaad regelmatig in daders bij de kraag te vatten. Er zijn tijdelijke oplossingen voor te vinden, maar de structurele aanpak die NMBS heeft beloofd is echter nog altijd uitgebleven.

Die structurele aanpak situeert zich op twee domeinen. Eerst en vooral, de aanwezigheid van veiligheidspersoneel, het zogenaamde B-security team, dat nu volledig afwezig is in het station van Mechelen, waar vroeger de spoorwegpolitie een vaste plaats had binnen het station. Ten tweede, een aantal infrastructurele ingrepen in de vorm van bewakingscamera's en dergelijke, de

herinrichting van een deel van het station, ook beloofd. Nu blijkt dat de NMBS-directie op 14 juli een veiligheidsplan heeft goedgekeurd en er 100 miljoen voor over heeft om een aantal stations te beveiligen. In het geheel van dat veiligheidsplan zou het station van Mechelen een pilootproject zijn en zou het een voorkeursbehandeling krijgen, mede omdat Mechelen ligt tussen Antwerpen en Brussel, twee grootsteden met alle mogelijke overlast tot gevolg.

Uit de informatie waarover ik beschik is dat veiligheidsplan nog altijd niet in werking. Ik heb twee concrete vragen. Ten eerste, wat is de inhoud van het plan gerelateerd aan het Mechelse station, waar die concrete problemen rijzen? Ten tweede, op een vraag van collega Brepoels hebt u op 28 november verklaard dat een ad hoc-werkgroep de zaak verder zou moeten onderzoeken. We zijn nu twee maanden verder. Mijn vraag is wat de stand van zaken is van die ad hoc-werkgroep. Ten slotte kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat een deel van de commotie, waardoor de publieke opinie sterk verontrust geraakte, en een stuk onveiligheidsgevoel ontstaat doordat de directie van de NMBS geen enkel ander instrument meer ziet om van de NMBS en van de federale overheid een aantal structurele ingrepen inzake veiligheid af te dwingen dan via de media de problemen uit te vergroten. Dat is het laatste hulpmiddel want de mensen hebben daar een echt probleem van onveiligheid. Het station wordt 's avonds slechts door één spoorwegarbeider bemand, die zich daar onveilig voelt. Wat wil de NMBS doen in het station van Mechelen? Hoe staat het met die ad hoc-werkgroep die de knopen moest doorhakken?

05.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, het veiligheidsplan dat op 10 november 2000 werd ingediend, heeft betrekking op de strijd tegen de agressie waarvan de reizigers en het spoorwegpersoneel het slachtoffer zijn. In het kader daarvan werd een brigade B-security in Mechelen opgericht. Deze brigade zal 24 uur op 24 uur operationeel zijn en een ontradende aanwezigheid als voornaamste opdracht meekrijgen. In het kader van een betere beveiliging van de instellingen, werd er door de NMBS voorgesteld om camera's te installeren in de stations Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel.

Aangezien de stations Mechelen en Mechelen-Nekkerspoel in de lijst van de prioritair te beschermen stations worden opgenomen, zal de uitrusting ervan in de eerste zes maanden van de 2001 plaatsvinden. De regiomanager te Mechelen heeft de veiligheidsproblemen inderdaad aan de

federale en lokale politie gemeld. Tot zover mijn antwoord op de vraag naar het veiligheidsplan en de maatregelen voor de stations van Mechelen. Dat veiligheidsplan is niet van de ad hoc-werkgroep van de NMBS, die de opvolging verzekert van de aanpak van de knelpunten op het vlak van vandalisme op en rond de sporen. Inderdaad, u merkt dat er niet werd gewacht met het aanpakken van het concrete veiligheidsprobleem in de stations van Mechelen op de beslissingen van de werkgroep. Dat was inderdaad een prioriteit.

In ieder geval, we zullen op globale veiligheidsproblematiek op en rond de sporen nog zeker moeten terugkomen. Denken we maar aan vroegere ongevallen. Veiligheid op en rond het spoor en in de stations is tenslotte absoluut noodzakelijk.

05.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een tweetal belangrijke bedenkingen.

Ik heb het eerst en vooral over het B-security team dat 24 op 24 uur functioneel zou moeten zijn. Het is dat alleszins niet in het Mechelse station. De veiligheidsmensen zijn er zeker niet op momenten dat het spoorwegpersoneel of de reizigers ze nodig hebben. Ik herhaal mijn vraag formeel. Kan men onderzoeken of in het cruciale station op de lijn tussen Antwerpen en Brussel – het negende grootste station van ons land – voor voldoende veiligheidsbewaking wordt gezorgd? Vandaag moeten de veiligheidsmensen vanuit Leuven komen. Ze zeggen dat ze overbelast zijn. Ook de spoorwegbrigade van de federale politie, de vroegere spoorwegpolitie, moet vanuit Antwerpen naar Mechelen komen. Dat is mijns inziens geen gezonde situatie, des te meer dat de regiomanager van de NBMS zelf aan de alarmbel gaat hangen betreffende de veiligheidssituatie in het station.

Er woedt volop een debat over herstructureren bij de NMBS. Sommige NMBS-lui suggereren dat het veiligheidsprogramma dat de NMBS opzet, vandaag mee onderwerp is van het debat over de algemene hervormingen die wij voor de NMBS nastreven. Klopt dat? Ik zou dat persoonlijk een onverstandige strategie vinden, want dan kan men de veiligheid van de reizigers en het personeel van de NMBS pas garanderen, wanneer het hele debat is afgerond en ik hoop dat de minister dat onderdeel loskoppelt van de besprekingen en op dat vlak geen vertragingen toelaat.

Mevrouw de minister, ik heb kennisgenomen van

uw mededeling dat binnen de zes maanden – in de eerste helft van 2001 – de bewakingscamera's in het station Mechelen zullen aanwezig zijn. Ik verheug mij daarover. U zult mij niet kwalijk nemen dat ik die zaak ook opvolg. Ik ga ervan uit dat die camera's op 30 juni 2001 geïnstalleerd zijn. Indien dat niet het geval is, mag u mij niet kwalijk nemen dat ik er begin juli 2001 een nieuwe vraag over stel.

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

De mondelinge vragen nrs. 3219 en 3251 van mevrouw Frieda Brepoels worden naar een latere datum verschoven.

06 Mondelinge vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nijpende rechtsonzekerheid voor exploitanten van toeristische lijnen" (nr. 3239)

06 Question orale de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité juridique aigüe pour les exploitants de lignes ferroviaires touristiques" (n° 3239)

06.01 Hugo Philtjens (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal het zeer kort maken, gezien het gevorderde uur. De minister is namelijk al voldoende op de hoogte van de nijpende rechtsonzekerheid voor exploitanten van toeristische spoorlijnen. Dit onderwerp is in het verleden al eens in de commissie behandeld.

Graag wil ik het volgende vragen. Zijn er ondertussen contacten gelegd? Zijn er ondertussen bijeenkomsten geweest? Heeft de minister initiatieven genomen?

Ook wil ik graag vernemen of er tijdens de onderhandelingen voor het derde beheerscontract tot op heden al beslissingen zijn genomen in verband met de museumspoorlijnen. Zo ja, kan de minister de inhoud daarvan toelichten en meedelen hoe de museumspoorlijnen hierbij werden en worden betrokken?

06.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Philtjens, u stelt vragen naar het belang van de toeristentreinen. Dat belang onderken ik, niet alleen op het vlak van de ecologie, het patrimonium en het toerisme, maar ook als passie van enkelen die ervoor strijden om opnieuw oude treinen te laten sporen. De inspanningen van dit klein aantal verenigingen zijn prijzenswaardig, net als iedere activiteit waarvoor

gepassioneerde en vrijwillige militanten zich inzetten, zoals bijvoorbeeld de oude locomotieven. De bezorgdheid begrijp ik. Ik denk dat dezelfde verenigingen er ook op blijven toezien dat de veiligheid van de reizigers en de toeristen wordt gewaarborgd.

Bovendien ben ik persoonlijk gehecht aan dit initiatief, dat een herwaardering van het spoor mogelijk maakt, zelfs met oude machines. Daarnaast laten ze de toeristen en andere gebruikers delen in een onvoorwaardelijke passie voor het spoor.

Het klopt dat artikel 28 van het tweede beheerscontract voor het afsluiten van het tweede bijvoegsel het volgende bepaalt. Uit informele contacten die destijds door de NMBS werden aangeknoopt met onder andere het Vlaamse en het Waalse Gewest, blijkt dat deze laatste bijzonder aarzelend staan tegenover het nemen van initiatieven met betrekking tot toeristische lijnen. Dit artikel 28 werd gewijzigd door een tweede bijvoegsel: de gemeenschappen, de gewesten en de provincies zijn voortaan niet langer betrokken bij de problematiek van de exploitatie van de toeristische lijnen. Het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract plaatst bijgevolg de toeristische spoorwegen opnieuw in een context van betrekkingen met de NMBS die tijdelijk belast is met de controle op het naleven van de veiligheidsvoorschriften. Het tweede bijvoegsel bepaalt echter dat het beheer van de infrastructuur van de museumlijnen niet is vervat in de tweede opdracht van de openbare dienst van de NMBS. Bijgevolg heeft de Raad van Bestuur van de NMBS het volgende beslist. De tekst van de overeenkomsten voor de terbeschikkingstelling van de buiten dienst gestelde lijnen zal snel herzien worden om beter te voorkomen dat de NMBS aansprakelijk kan worden gesteld. De NMBS zal zelfs voor rekening en op kosten van de exploitanten de verzekeringspolissen afsluiten die in de verschillende overeenkomsten zijn opgelegd. Voor de exploitanten zal evenwel de mogelijkheid blijven bestaan om zelf een verzekeringspolis af te sluiten, maar de clausules daarvan worden door de NMBS opgegeven. Nagenoeg alle geëxploiteerde lijnen zijn in dit opzicht reeds in orde. De exploitanten van een museumlijn die verkeer organiseren op de installaties van de NMBS zullen de nodige stappen moeten ondernemen om het statuut van hulp van de spoorweginfrastructuurgebruiker te verkrijgen.

Twee keer per jaar zal er een in concessie gegeven technische inspectie plaatsvinden. Indien het veiligheidsniveau onvoldoende geacht wordt,

dan zal de NMBS de overeenkomsten omtrent het ter beschikking stellen van haar buiten dienst gestelde lijnen opzeggen. Elk van de betrokken lijnen werd reeds een eerste maal gecontroleerd in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de technische steundienst van het spoorvervoer. Dit is de beslissing van de NMBS.

Ik kan begrijpen dat de voorwaarden die de NMBS oplegt zeer streng zijn en het zou jammer zijn dat de mensen die daar passioneel mee bezig zijn ontmoedigd geraken. Het is belangrijk om te weten dat er een bijvoegsel aan het tweede beheerscontract werd gevoegd met de bedoeling een overgang te maken naar het derde beheerscontract.

Dit is zo voor dit artikel, maar ook voor andere artikels van dit bijvoegsel. In de onderhandelingen over het derde beheerscontract zal een definitieve oplossing voor dit moeilijke probleem worden gezocht. Ik denk dat het advies van de mensen die uitstekend werk verrichten in moeilijke situaties, ook van belang is. Rekening houdend met deze elementen hoop ik op een definitieve regeling omtrent de verdeling van de verantwoordelijkheden van de exploitanten wat de concessie van de infrastructuur betreft, want ik vind dat we belangrijke initiatieven niet mogen ontmoedigen. Niet alleen voor toeristen, maar ook voor de spoorwegen is dit belangrijk.

06.03 **Hugo Philtjens** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik voel aan dat ook zij enorm bezorgd is over dit vrijwilligerswerk en dat mogen we ook niet uit het oog verliezen. In het kader van de onderhandelingen van het derde beheerscontract zou ik ook het financiële aspect eens willen benaderen, want zij hebben het verschrikkelijk moeilijk. Ik denk dat wij hier moeten achter staan en die mensen moeten steunen. Ik vraag dus dat u dat even in het daglicht zou stellen bij de onderhandelingen over het derde beheerscontract.

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

Aangezien de heer Bart Somers niet meer aanwezig is, vervalt zijn mondelinge vraag nr. 3259.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.32 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.32 heures.*



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

31-01-2001

31-01-2001

15:00 uur

15:00 heures

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inbreng van de minister in het drugsplan van de regering betreffende het drugsgebruik (ook van cannabis) in het verkeer" (nr. 3187)	1
<i>Sprekers: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	
Samengevoegde interpellaties en mondelinge vragen van	2
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gerommel in de regering rondom de NMBS en de gevolgen daarvan voor de goede gang van zaken in het bedrijf" (nr. 624).	
- mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Gentse aspecten van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3012)	3
- de heer Patrick Lansens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3156)	3
- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het al dan niet heropenen van de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort" (nr. 3181)	3
- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een derde spoor tussen het havengebied van Zeebrugge en Brugge en schrapping van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 3173)	3
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de "gemengde" projecten (HST-binnenlands reizigersvervoer) in het ontwerp-investeringsplan 2001-2010" (nr. 3188)	3
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringsvoorstellen met betrekking tot de provincies West-Vlaanderen en Antwerpen" (nr. 3190)	3
- de heer Marcel Bartholomeeussen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 3211)	3
- de heer Pierre Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 3260)	3
- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afwezigheid van de Antwerpse spoortunnel in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3261)	3

SOMMAIRE

Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'apport spécifique de la ministre au plan "drogues" du gouvernement en ce qui concerne l'usage de drogues (y compris de cannabis) dans la circulation routière" (n° 3187)	1
<i>Orateurs: Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	
Interpellations et questions orales jointes de	2
- M. Jos Ansoms à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les remous que suscite la SNCB au sein du gouvernement et les conséquences de ces remous sur le bon fonctionnement de la société" (n° 624).	
- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects gantois du plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3012)	3
- M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3156)	3
- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture éventuelle de la voie ferrée Dixmude-Nieuport" (n° 3181)	3
- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression d'une troisième voie entre la zone portuaire de Zeebruges et Bruges et d'une troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand" (n° 3173)	3
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement des projets "mixtes" (TGV-traffic intérieur voyageurs) dans le projet de plan décennal d'investissements" (n° 3188)	3
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets d'investissements dans les provinces d'Anvers et de Flandre occidentale" (n° 3190)	3
- M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3211)	3
- M. Pierre Chevalier à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3260)	3
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de tunnel ferroviaire anversoïis dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3261)	3

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de lijn Brussel-Charleroi in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3263)	3	- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place qu'occupe la ligne Bruxelles-Charleroi dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3263)	3
- de heer Jacques Chabot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de door de NMBS aangeboden dienst" (nr. 3266)	3	- M. Jacques Chabot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service offert par la SNCB " (n° 3266)	3
- de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikende begrotingsmiddelen die aan de NMBS worden toegekend om het tienjarig investeringsplan 2001-2010 te verwezenlijken " (nr. 675)	3	- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de moyens budgétaires réservés à la SNCB pour réaliser le plan décennal d'investissements 2001-2010 au regard des objectifs de croissance décidés par le gouvernement" (n° 675)	3
<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Fientje Moerman, Patrick Lansens, Koen Bultinck, Marcel Bartholomeeussen, Ludo Van Campenhout, Jacques Chabot, André Smets, Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer , Lode Vanoost		<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Fientje Moerman, Patrick Lansens, Koen Bultinck, Marcel Bartholomeeussen, Ludo Van Campenhout, Jacques Chabot, André Smets, Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports , Lode Vanoost	
<i>Moties</i>	17	<i>Motions</i>	17
Samengevoegde mondelinge vragen van	18	Questions orales jointes de	18
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de honoraria van het architectenbureau belast met de bouw van het HST-station te Luik" (nr. 3145)		- M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les honoraires de l'architecte chargé de la réalisation de la gare TGV de Liège" (n° 3145)	
- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een leasing-project op de hogesnelheidslijn van de NMBS" (nr. 3146)	19	- M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un projet de leasing sur une ligne à grande vitesse de la SNCB" (n° 3146)	19
<i>Sprekers:</i> François Bellot, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> François Bellot, 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 "agressie in Mechelse stations" (nr. 3206)	20	Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les agressions dans les gares malinoises" (n° 3206)	20
<i>Sprekers:</i> Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Mondelinge vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nijpende rechtsonzekerheid voor exploitanten van toeristische lijnen" (nr. 3239)	21	Question orale de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité juridique aigüe pour les exploitants de lignes ferroviaires touristiques" (n° 3239)	21
<i>Sprekers:</i> Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Hugo Philtjens, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 31 JANUARI 2001

15:00 uur

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

du

MERCREDI 31 JANVIER 2001

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.05 uur door de heer Lode Vanoost.

01 Mondelinge vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inbreng van de minister in het drugsplan van de regering betreffende het drugsgebruik (ook van cannabis) in het verkeer" (nr. 3187)

01.01 Jos Ansoms (CVP): Gisteren heeft minister Verwilghen in het drugdebat gezegd dat drugs in het verkeer absoluut niet kunnen. Dat is maar goed ook, want bij steeds meer chauffeurs worden sporen van drugs gevonden, wat rampzalig is voor de verkeersveiligheid natuurlijk. In deze zaak is nultolerantie op haar plaats, want drempels zijn zeer moeilijk vast te stellen.

Het nieuwe gedoogbeleid ten aanzien van cannabis is bijzonder ongelukkig met het oog op de verkeersveiligheid. Heeft minister Durant zich verzet tegen dit lakse drugbeleid of heeft zij voor hogere drempels gepleit?

Hoeveel drugcontroles werden in 1999 en 2000 uitgevoerd? Hoeveel manuren werden daaraan besteed? Wordt de politie daartoe opgeleid? Hoeveel controles komen er dit jaar?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het plan van de regering heeft niet als doel om mensen aan te zetten meer cannabis te roken. We willen enkel de bestaande hypocrisie wegwerken.

La séance est ouverte à 15.05 heures par M. Lode Vanoost.

01 Question orale de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'apport spécifique de la ministre au plan "drogues" du gouvernement en ce qui concerne l'usage de drogues (y compris de cannabis) dans la circulation routière" (n° 3187)

01.01 Jos Ansoms (CVP): Lors du débat d'hier sur la politique en matière de drogues, le ministre Verwilghen a déclaré que la consommation de drogues par les conducteurs est intolérable. Il faut saluer cette déclaration car, de plus en plus souvent, les tests auxquels sont soumis les conducteurs révèlent l'absorption de drogues, ce qui est calamiteux pour la sécurité routière. Les seuils étant difficiles à fixer en la matière, la tolérance zéro s'impose.

La nouvelle politique de tolérance à l'égard de la consommation de cannabis constitue un véritable désastre du point de vue de la sécurité routière. La ministre Durant s'est-elle opposée à cette politique laxiste ou a-t-elle préconisé des seuils plus élevés?

Combien de contrôles en matière de drogues ont-ils été effectués en 1999 et 2000? Combien d'heures de travail ces contrôles représentent-ils? La police est-elle formée à ce genre de mission? Combien de contrôles seront organisés cette année?

01.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Le plan du gouvernement ne vise pas à inciter à la consommation de cannabis. Nous voulons simplement mettre un terme à l'hypocrisie actuelle.

Jaarlijks zullen de richtlijnen van de minister van Justitie worden geëvalueerd. Het BIVV zal een informatiecampagne organiseren inzake het rijden onder invloed van drugs. We zullen een eenvormig opsporingsbeleid inzake het rijden onder invloed van drugs nastreven. Daartoe werden reeds twee rondzendbrieven uitgevaardigd en er zullen er nog twee volgen.

In 1999 werden in totaal 10 controles uitgevoerd. Ik beschik niet over precieze informatie inzake het aantal manuren. In 2000 voerde de rijkswacht 50 controles uit en had daarvoor 7.550 manuren nodig. Het gaat om 50 acties, niet om 50 gecontroleerden.

Sinds september 2000 is men gestart met de nieuwe opleiding. Het zijn in eerste instantie de politiechefs die bevoegd zijn en instaan voor de opleiding van hun personeel.

Er zal geen federale planning inzake drugcontrole voor 2001 worden opgesteld, wat niet betekent dat er geen controles zullen zijn. Tot op vandaag werden er reeds zes grote controleacties uitgevoerd.

01.03 Jos Ansoms (CVP): De regering geeft een dubbelzinnig signaal: cannabis mag, maar niet aan het stuur. Het is toch duidelijk dat men aan de dancings onder invloed in de auto zal stappen. De sensibiliseringscampagne is gedoemd om te mislukken.

In heel het land had amper één drugcontrole per week plaats de voorbije jaren en in de toekomst wordt dat niet veel beter.

Zal de grenswaarde worden opgetrokken met de toestemming van minister Durant?

01.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Daar kan ik nu niet op antwoorden. De combinatie druggebruik-autorijden is uit den boze, zoals ook de combinatie alcohol-autorijden gevaarlijk is. Daarom heeft men alcohol toch nooit verboden! Gecombineerde controles bij de dancings zullen nodig zijn.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde interpellaties en mondelinge vragen van
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gerommel in de regering rondom de NMBS en de gevolgen daarvan voor de goede gang van zaken

Les directives du ministre de la Justice seront soumises chaque année à une évaluation. L'IBSR organisera une campagne d'information à propos de la conduite sous l'influence de la drogue. Nous allons définir en la matière une politique de recherche uniforme. Deux directives ont déjà été édictées à cet effet et deux autres vont suivre.

Dix contrôles ont été effectués au total en 1999. Je ne dispose pas d'informations précises sur le nombre d'heures/homme que cela représente. La gendarmerie a effectué 50 contrôles en 2000. Cela représente 7550 heures/homme. Il s'agit donc bien de 50 actions et non pas de 50 personnes contrôlées.

La nouvelle formation a commencé en septembre 2000. en premier lieu de la formation de leur personnel et la compétence en la matière relèvent en premier lieu des chefs de la police.

Aucune planification fédérale relative aux contrôles en matière de conduite sous l'influence de drogues n'a été établie pour 2001, ce qui ne signifie pas qu'il n'y aura plus de contrôles. Jusqu'à présent, six contrôles à grande échelle ont été effectués.

01.03 Jos Ansoms (CVP): Le gouvernement émet un signal ambigu : la consommation de cannabis est autorisée mais pas pour les automobilistes. Or, il est évident qu'à proximité des dancings, ceux-ci monteront en voiture même s'ils sont sous l'influence du cannabis. La campagne de sensibilisation est vouée à l'échec.

Au cours des dernières années, il n'y a guère eu qu'un contrôle hebdomadaire pour l'ensemble du pays et la situation n'est guère appelée à s'améliorer à l'avenir..

Le seuil de tolérance sera-t-elle augmenté avec l'assentiment de la ministre Durant ?

01.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Il ne m'est pas possible de vous répondre à l'heure actuelle. La combinaison drogue-voiture doit être évitée, tout comme la combinaison alcool-voiture. On n'a pas interdit l'alcool pour autant! Il faudra organiser des contrôles combinés à proximité des dancings.

L'incident est clos.

02 Interpellations et questions orales jointes de
- M. Jos Ansoms à la vice-premier ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les remous que suscite la SNCB au sein du gouvernement et les conséquences de ces remous sur le bon fonctionnement de la société"

in het bedrijf" (nr. 624).

- mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Gentse aspecten van het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3012)

- de heer Patrick Lansens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3156)

- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het al dan niet heropenen van de spoorlijn Diksmuide- Nieuwpoort" (nr. 3181)

- de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een derde spoor tussen het havengebied van Zeebrugge en Brugge en schrapping van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 3173)

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de "gemengde" projecten (HST-binnenlands reizigersvervoer) in het ontwerp-investeringsplan 2001-2010" (nr. 3188)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringsvoorstellen met betrekking tot de provincies West-Vlaanderen en Antwerpen" (nr. 3190)

- de heer Marcel Bartholomeeussen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 3211)

- de heer Pierre Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. 3260)

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afwezigheid van de Antwerpse spoortunnel in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3261)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de lijn Brussel-Charleroi in het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3263)

- de heer Jacques Chabot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de door de NMBS aangeboden dienst" (nr. 3266)

- de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikende begrotingsmiddelen die aan de NMBS worden toegekend om het tienjarig investeringsplan 2001-2010 te verwezenlijken " (nr. 675)

(n° 624).

- Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aspects gantois du plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3012)

- M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3156)

- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture éventuelle de la voie ferrée Dixmude-Nieuport" (n° 3181)

- M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression d'une troisième voie entre la zone portuaire de Zeebruges et Bruges et d'une troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand" (n° 3173)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement des projets "mixtes" (TGV-traffic intérieur voyageurs) dans le projet de plan décennal d'investissements" (n° 3188)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets d'investissements dans les provinces d'Anvers et de Flandre occidentale" (n° 3190)

- M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3211)

- M. Pierre Chevalier à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3260)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de tunnel ferroviaire anversois dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3261)

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place qu'occupe la ligne Bruxelles-Charleroi dans le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3263)

- M. Jacques Chabot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service offert par la SNCB " (n° 3266)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de moyens budgétaires réservés à la SNCB pour réaliser le plan décennal d'investissements 2001-2010 au regard des objectifs de croissance décidés par le gouvernement" (n° 675)

02.01 Jos Ansoms (CVP): Zal de minister elke vraag afzonderlijk beantwoorden?

De **voorzitter:** Volgens de medewerker van de minister komt er een totaalantwoord, wat de kwaliteit van het antwoord niet hoeft te schaden.

02.02 Jos Ansoms (CVP): Ik betreur deze gang van zaken. Het dreigt een allegaartje te worden met een nietszeggend antwoord. Dit wordt stilaan de beproefde methode om dit netelige dossier te ontlopen.

De **voorzitter:** Ik stel voor dat we de agenda afhandelen zoals gepland.

02.03 Jos Ansoms (CVP): Het NMBS-dossier blijft een heet hangijzer voor deze regering. De regering had grote hervormingsplannen met de NMBS. Nu is het moment van de waarheid gekomen: op 17 oktober keurde de regering het investeringsplan goed en vandaag is daar nog steeds niets van gerealiseerd. Integendeel, de meerderheidsfracties beledigen elkaar in verband met het NMBS-dossier.

Elio Di Rupo heeft gelijk wanneer hij zegt dat minister Durant te zwak uitvalt. Ik illustreer dit. Het zogezegd nieuwe beheerscontract verschilt niet van het vorige. De algemeen bestuurder is nog altijd dezelfde. Van de investeringsplannen is niets terechtgekomen en er zijn te weinig investeringskredieten. De raad van bestuur is nog altijd geen afspiegeling van de nieuwe meerderheid. In het investeringsplan ontbreken belangrijke initiatieven die te maken hebben met de mobiliteit en met de congestieproblematiek. Landelijke lijntjes en kleine stationnetjes lossen die problemen niet op. Deze groene minister kiest in het recente plan nog steeds voor de meest milieuvriendelijke oplossing – voor een bedrag van 19,8 miljard – wat de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven betreft. Over de milieuvriendelijke oplossing – voor een bedrag van 25 miljard – repte de minister met geen woord in haar plan.

We vinden ook niets terug over de lijn 11 naar Nederland. Hier hadden we groene accenten van de minister verwacht.

De minister is dus zwak, en wat nog erger is, de meerderheid is verdeeld. Zelfs de groenen willen dat de raad van bestuur van de NMBS een afspiegeling is van de politieke coalitie. Groen en

02.01 Jos Ansoms (CVP): La ministre répondra-t-elle à chaque question séparément ?

Le **président:** Selon le collaborateur de la ministre, elle fournira une réponse globale, ce qui ne nuira pas nécessairement à la qualité de sa réponse.

02.02 Jos Ansoms (CVP): Je déplore cet état de choses. En répondant à tout, la ministre ne répondra à rien. Je commence à me demander si ce n'est pas la nouvelle méthode qu'adopte le gouvernement pour éluder ce dossier délicat.

Le **président:** Je propose de traiter l'ordre du jour comme prévu.

02.03 Jos Ansoms (CVP): Le dossier de la SNCB constitue toujours un brûlot politique pour le gouvernement. Celui-ci avait conçu de vastes plans de réforme pour le chemin de fer belge. Le moment de vérité est à présent arrivé : alors que le plan d'investissement a été adopté par le gouvernement le 17 octobre dernier, rien n'a encore été réalisé concrètement. Au contraire, les partis de la majorité se querellent à propos de l'avenir de la SNCB.

M. Elio Di Rupo a raison lorsqu'il accuse la ministre Durant de faiblesse. En effet, le contrat de gestion prétendument nouveau ne diffère en rien du précédent. L'administrateur général de la SNCB reste en place. Les plans d'investissement n'ont été suivis d'aucune mesure concrète et les crédits d'investissement sont insuffisants. Le conseil d'administration ne reflète toujours pas la nouvelle majorité. Dans le plan d'investissement, on cherche en vain des initiatives importantes qui auraient dû apporter des solutions aux problèmes de mobilité et d'engorgement. La remise en service de lignes locales et de petites gares ne résout pas les problèmes. Dans son dernier plan, la ministre écologiste de la mobilité opte toujours en faveur de la solution la moins respectueuse de l'environnement en ce qui concerne le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers. Cette solution représente un montant de 19,8 milliards de francs. Quant à la solution la plus écologique qui coûterait 25 milliards de francs, la ministre ne l'évoque même pas dans son plan.

Rien n'est dit non plus au sujet de la ligne 11 en direction des Pays-Bas. Nous avons escompté des touches écologistes à ce sujet.

La ministre est dès lors en position de faiblesse et, qui plus est, la majorité est divisée. Même les verts estiment que le conseil d'administration de la SNCB est le reflet de la coalition politique. Les verts et les

blauw botsen dan weer over de eenheid of opsplitsing van onze spooronderneming. En zo zijn er nog meer twistpunten. Begrijpelijk dus dat de meerderheid dit dossier graag ontloopt, wat dan weer nefast is voor het bedrijf.

Dit zijn mijn concrete vragen. Wat zijn de gevolgen van de huidige precaire situatie voor de lopende investeringen en voor het investeringsplan?

Gaat de minister ermee akkoord dat de situatie niet bevorderlijk is voor het sociale klimaat? Zal zij acties kunnen voorkomen? Zullen in geval van stakingen de reizigers worden vergoed? Blijft de minister bij het standpunt dat een institutionele scheiding van het bedrijf onaanvaardbaar is?

Waar de minister in september 2000 nog een supplement vroeg van 70 miljard tot 2005, en onlangs nog een supplement van 55 miljard, stelt zij nu dat er ingevolge de nieuwe doelstellingen voor de NMBS geen bijkomende middelen nodig zijn. Vanwaar die ommezwaai?

Hoe verantwoordt de minister het uitblijven van de spoorverdubbeling tussen Zeebrugge en Gent en van de spoortunnel in de Antwerpse haven?

Wat denkt zij van het opnemen van vertegenwoordigers van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS? Welke meerderheidsfracties verdedigen de mogelijkheid tot het afsluiten van beheerscontracten tussen de NMBS en een of ander gewest, eventueel een provincie of een stad?

02.04 Fientje Moerman (VLD): Op 6 december beloofde de minister mij bijkomende informatie over een aantal Gentse NMBS-dossiers.

Heeft NV Eurostation de studie over het project voor Gent-Sint-Pieters en omgeving afgerond, acht ze het project haalbaar en raamt ze de kosten op 12 miljard frank? Hoe staan de minister en de NMBS tegenover die conclusies? Komen de investeringen er in de tweede helft van het tienjareninvesteringsplan? Worden de werken uitgevoerd in de periode 2006-2016?

Is er alleen nog een akkoord tussen stad en Gewest nodig over de verbinding tussen Vliegtuiglaan en Afrikalei, voor de ophoging van het tracé Dampoort-Wondelgem (lijnen 58 en 204)?

Werd het budget voor de investeringen in Luik-Guillemins opgetrokken tot 12,5 miljard frank? Zijn gelijkaardige investeringen in Gent-Sint-Pieters ook niet meer dan verantwoord?

bleus sont en désaccord sur la question de l'unicité ou de la scission de notre compagnie de chemins de fer. Et ce n'est pas le seul point de désaccord. On ne s'étonnera dès lors pas que la majorité négliger ce dossier, ce qui est néfaste à l'entreprise.

Voici mes questions concrètes. Quelle sera l'incidence de la situation précaire actuelle sur les investissements courants et le plan d'investissements?

La ministre admet-elle que la situation actuelle n'est pas propice au climat social? Pourra-t-elle éviter des actions? Dans la négative, les voyageurs seront-ils remboursés? La ministre juge-t-elle toujours inacceptable une scission institutionnelle de l'entreprise?

Alors qu'en septembre 2000, la ministre avait sollicité un supplément de 70 milliards jusqu'en 2005 et avait récemment demandé un second supplément de 55 milliards, elle affirme maintenant qu'à la lumière des nouveaux objectifs, la SNCB n'a pas besoin de crédits supplémentaires. Comment expliquer ce volte-face?

Comment la ministre justifie-t-elle le report du dédoublement des voies entre Zeebrugge et Gand et du creusement d'un tunnel ferroviaire dans le port d'Anvers?

Que pense-t-elle de la présence de représentants des Régions au conseil d'administration de la SNCB? Quels groupes de la majorité sont favorables à la conclusion d'accords de gestion entre la SNCB d'une part et une Région, une province ou une ville d'autre part?

02.04 Fientje Moerman (VLD): Le 6 décembre, la ministre m'avait promis des informations supplémentaires concernant une série de dossiers gantois relatifs à la SNCB.

La SA Eurostation a-t-elle terminé son étude sur le projet de Gent-Sint-Pieters et environs? Estime-t-elle ce projet réalisable? En évalue-t-elle le coût à 12 milliards? Quelle position adoptent la ministre et la SNCB à l'égard de ces conclusions? Les investissements programmés dans le cadre de la seconde moitié du plan d'investissements décennal seront-ils réalisés? Les travaux prévus seront-ils exécutés au cours de la période 2006-2016?

Est-il exact qu'il ne reste plus à la Ville et à la Région qu'à conclure un accord sur la liaison entre la Vliegtuiglaan et l'Afrikalaan pour surélever le tracé Dampoort-Wondelgem (lignes 58 et 204)?

Le budget prévu pour les investissements à Liège-Guillemins a-t-il été porté à 12,5 milliards? Des investissements analogues ne se justifient-ils pas amplement à Gent-Sint-Pieters?

02.05 Patrick Lansens (SP): Volgens de regionale tv-zender Focus zou de minister van plan zijn de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort opnieuw te openen. Volgens de NMBS echter zou dat bericht uit de lucht gegrepen zijn. De gemeente Diksmuide en de milieubeweging uit de regio zijn hier helemaal geen voorstanders van.

Is de minister van plan die lijn opnieuw in te voeren? Met welke motivatie en op welke termijn?

02.06 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Zoals de heer Lansens wens ik te weten of de minister van plan is de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort opnieuw te heropenen. De burgemeesters staan daar zeer kritisch tegenover. Bestaat er een kosten-batenanalyse? Hoe concreet zijn de plannen? Zijn er al middelen uitgetrokken voor de uitvoering en is er een timing vooropgesteld?

De **voorzitter:** U kunt ook uw andere vraag, nr. 3173, stellen.

02.07 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Volgens welingelichte bronnen zouden het derde spoor tussen het havengebied Zeebrugge en Brugge en het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent niet zijn opgenomen in het nieuwe tienjarenplan voor de spoorwegen. Speelt de concurrentie tussen Ecolo en de PS hier een rol, zodat sporen die belangrijk zijn voor de Vlaamse economie, geschrapt worden?

Er is een bloeiende activiteit in de haven van Zeebrugge, bovendien is er in die regio ook veel personenverkeer door toeristische en recreatieve activiteiten. Het zou onverstandig zijn om in deze regio sporen te laten verdwijnen. Vanuit alle hoeken van West-Vlaanderen is tegen de mogelijke schrapping geprotesteerd: vanuit de GOM, vanuit de haven van Zeebrugge en ook door de NMBS zelf. Op basis van deze zaak moeten wij de communautaire verdeelsleutels in vraag beginnen stellen. Wat is de minister van plan?

02.08 Jos Ansoms (CVP): Uit het NMBS-tienjarenplan blijkt dat in de HST 96 miljard frank zal worden geïnvesteerd, waarvan 27,7 miljard voor gemengde projecten, die tevens het binnenlands verkeer ten goede komen.

Komt die 27,7 miljard helemaal ten laste van de overheid? Zoniet, wat is haar aandeel? In welke deeltakken investeert de overheid en voor welk bedrag? Investeert de overheid in de HST langs de

02.05 Patrick Lansens (SP): Selon la télévision régionale Focus, la ministre envisagerait de rouvrir la ligne ferroviaire Diksmuide-Nieuwpoort. Mais d'après la SNCB, cette information serait fantaisiste. La commune de Diksmuide et le mouvement écologiste de la région n'en sont absolument pas partisans.

La ministre envisage-t-elle de rouvrir cette ligne ? Pour quelles raisons ? Dans quel délai ?

02.06 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Tout comme M. Lansens, je voudrais savoir si la ministre a l'intention de remettre en service la ligne Dixmude-Nieuport. Les bourgmestres ont adopté une attitude très critique à cet égard. Une étude coûts-bénéfices a-t-elle déjà été réalisée? Existe-t-il des plans concrets? Des moyens ont-ils déjà été prévus à cet effet? Qu'en est-il du calendrier?

Le **président:** Vous pouvez également poser votre autre question, la n° 3173.

02.07 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Il me revient de source bien informée que l'aménagement d'une troisième voie entre la région portuaire de Zeebrugge et Bruges ainsi que l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie entre Bruges et Gand ne figureraient pas dans le nouveau plan décennal pour les chemins de fer. La concurrence entre Ecolo et le PS joue-t-elle un rôle dans ce cadre, entraînant la suppression de l'aménagement de voies qui sont importantes pour l'économie flamande?

Le port de Zeebrugge connaît une activité croissante. Il y a également un important trafic de voyageurs en raison des nombreuses attractions touristiques et récréatives que compte la région. Il ne serait donc pas raisonnable de supprimer des voies dans cette région. Les protestations sont nombreuses en Flandre occidentale: la société régionale de développement, le port de Zeebrugge, la SNCB elle-même. Ce dossier doit nous inciter à remettre en cause les clés de répartition communautaires. Quelles sont les intentions de la ministre sur ce plan?

02.08 Jos Ansoms (CVP): Il ressort du plan décennal de la SNCB que 96 milliards seront affectés au TGV, dont 27,7 milliards à des projets mixtes, qui profiteraient également au trafic intérieur.

Ces 27,7 milliards seront-ils à charge des pouvoirs publics? Dans la négative, quelle part assumeront-ils? Dans quels sous-secteurs les pouvoirs publics

E19 tussen Antwerpen en de Nederlandse grens? Voor welk bedrag? Hoeveel investeert de overheid in de ombouw van Antwerpen-Centraal en de Antwerpse noord-zuidtunnel? Stijgt het aanvankelijke bedrag? Met hoeveel?

02.09 Marcel Bartholomeeussen (SP): Zowel eerste minister Verhofstadt als minister Durant deden een voorstel inzake het investeringsplan van de NMBS voor de komende tien jaar. Daarna pas kwam er een voorstel vanwege de raad van bestuur van de NMBS.

In de voorstellen verschillen de inschatting van de financiële mogelijkheden en de inhoudelijke invulling van de budgetten aanzienlijk. Verschillende beloftes die de minister deed, zijn in haar voorstel niet terug te vinden.

Welke procedure volgde de minister sinds haar aantreden inzake de opstelling van een nieuw tienjarenplan?

De minister vermeldt in haar voorstel wel dat zij meer geld ter beschikking wil stellen voor de uitbouw van het GEN in Brussel. 15 miljard zouden gehaald worden uit gewone investeringskredieten van de overheid. Wij menen dat de investeringen voor het GEN volledig uit het reeds vastgestelde budget moeten komen. Wij volgen dus de denkpijpe van de minister niet.

De minister zou een zestal lijnen willen heropenen. Daartoe is een bedrag van 10 miljard nodig. Op basis van welke criteria heeft zij dit plan opgevat?

De **voorzitter** : De heer Chevalier is in het buitenland en kan zijn vraag nr. 3260 bijgevolg niet stellen.

02.10 Ludo Van Campenhout (VLD): Indien het spoor enige rol van betekenis wil blijven spelen in het goederenvervoer en zijn marktaandeel in het containerverkeer wil vergroten van 11,5 procent naar 20 procent, is een bijkomende spoortunnel in de buurt van de Liefkenshoektunnel een noodzakelijke investering. De Kennedytunnel is over enkele jaren immers verzadigd.

Conform het regeerakkoord moeten alle investeringen uit het NMBS-investeringsprogramma aan een externe toetsing worden onderworpen. Op basis van welke criteria besliste de minister om de spoortunnel in de Antwerpse haven niet op te nemen in haar tienjareninvesteringsplan? Is deze

investissent-ils et à concurrence de quel montant? Les pouvoirs publics investissent-ils dans le TGV le long de la E-19 entre Anvers et la frontière néerlandaise? A concurrence de quel montant? Quels montants les pouvoirs publics investissent-ils dans la transformation de la gare centrale et du tunnel nord-sud à Anvers? Le budget initialement prévu a-t-il été augmenté? Dans l'affirmative, à concurrence de quel montant?

02.09 Marcel Bartholomeeussen (SP): Le premier ministre et la ministre Durant ont chacun formulé une proposition pour le plan d'investissement décennal de la SNCB. Ensuite seulement, le conseil d'administration a présenté sa proposition.

L'évaluation des possibilités financières et les concrétisations budgétaires diffèrent sensiblement d'une proposition à l'autre. Plusieurs engagements pris par la ministre ne figurent pas dans sa propre proposition.

Quelle procédure la ministre a-t-elle suivie depuis son entrée en fonction ?

Dans sa proposition, la ministre indique qu'elle souhaite consacrer plus de moyens à l'aménagement d'un RER à Bruxelles. 15 milliards proviendraient des crédits d'investissement publics ordinaires. A nos yeux, les investissements pour le RER ne doivent pas provenir du budget tel qu'il a été adopté. Nous ne partageons donc pas l'opinion de la ministre.

La ministre souhaite remettre six lignes en service, ce qui requerra un budget de 10 milliards. Sur quels critères repose son plan ?

Le **président** : M. Chevalier est à l'étranger et ne pourra dès lors pas poser sa question n° 3260.

02.10 Ludo Van Campenhout (VLD): Si on veut que le rail veuille continuer à jouer un rôle important dans le transport de marchandises et que sa part de marché dans le transport de conteneurs passe de 11,5 % à 20 %, un tunnel ferroviaire supplémentaire dans le quartier du Liefkenshoektunnel sera un investissement nécessaire. En effet, le tunnel Kennedy sera saturé dans quelques années.

Conformément à l'accord de gouvernement, tous les investissements du plan d'investissements de la SNCB doivent être soumis à un contrôle externe. En vertu de quels critères la ministre a-t-elle décidé de ne pas inclure dans son plan d'investissements

beslissing definitief? Wanneer worden de voorstellen van de minister en van de NMBS in onze commissie besproken?

De havens zullen de meest productieve bronnen blijven voor het goederenvervoer per spoor. Voor Antwerpen verwacht men een groei van 63,2 procent in tonnage tegen 2010. Denkt de minister niet dat een strikte interpretatie van de communautaire verdeelsleutel voor spoorinvesteringen de ontwikkeling van het Belgisch goederenvervoer per spoor zal hypothekeren? Hoe staat de minister tegenover de invoering van een aparte verdeelsleutel?

02.11 Jacques Chabot (PS): Sinds de invoering van het nieuwe IC/IR-plan is de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS er nauwelijks op vooruitgegaan. Zo is er maar één informatiebalie in Brussel-Centraal, zijn er systematisch vertragingen op lijn 96, zijn de rytuigen op de lijn Brussel-Bergen-La Louvière-Binche verouderd, enz.

Gezien de huidige stand van zaken zal het marktaandeel van de NMBS niet met een tienjarenplan worden vergroot.

De grote steden slibben dicht. Als er geen federaal vervoersplan met bijbehorende middelen komt, zullen de stadscentra leeglopen en zullen de mensen zich aan de rand van de steden gaan vestigen. Moet men de burger geen duidelijk signaal geven door snel structurele maatregelen te treffen?

02.12 André Smets (PSC): De NMBS is een explosief dossier voor de politiek geworden. De schuld van de NMBS zwelt aan, maar de dienstverlening verslechtert. Gezien het aantal partijen in dit dossier, is de situatie ronduit rampzalig.

Sinds het begin van de zittingsperiode heeft u al tal van beslissingen en plannen aangekondigd. Waartoe dient dit alles echter als het niet voortvloeit uit politiek overleg en samspraak met de sector?

De regering wil het dossier globaal aanpakken. Tegelijk schijnt alles u te ontglippen. De krachtlijnen van het volgende beheerscontract van de NMBS zullen worden bepaald door een werkgroep onder voorzitterschap van de kabinetschef van de eerste minister.

décennal le tunnel ferroviaire du port d'Anvers? Cette décision est-elle définitive? Quand notre commission pourra-t-elle prendre connaissance des propositions de la ministre et de la SNCB?

En matière de transport de marchandises par rail, les ports resteront les sources les plus productives. Pour Anvers, on prévoit une croissance du tonnage de 63,2 % d'ici à 2010. La ministre ne pense-t-elle pas qu'une interprétation stricte de la clé de répartition communautaire pour les investissements ferroviaires hypothéquerait le développement du transport de marchandises par rail en Belgique? Que pense la ministre de l'instauration d'une clé de répartition spécifique aux investissements dans les chemins de fer?

02.11 Jacques Chabot (PS): Depuis l'adoption du nouveau plan IC/IR, la qualité du service offert par la SNCB ne s'est guère améliorée. Quelques exemples: un seul point d'information à Bruxelles-Central, retards systématiques de 10 à 15 minutes sur la ligne 96, problèmes résultant du sous-investissement dont souffre la SNCB. On peut y ajouter la vétusté des rames sur les lignes Bruxelles-Mons-La Louvière-Binche.

En l'état actuel des choses, on n'augmentera pas la part de marché de la SNCB par le biais d'un plan décennal.

Les grandes agglomérations étouffent sous la pression de l'automobile. Faute d'un plan de transport au niveau fédéral et faute de moyens conséquents, les centres urbains se dépeupleront au profit de la périphérie. Ne faudrait-il pas envoyer un signal fort aux citoyens par l'adoption rapide de mesures structurelles?

02.12 André Smets (PSC): La SNCB est devenue un brûlot politique. Sa dette augmente, mais le service régresse. Vu le nombre d'intervenants dans ce dossier, la situation est catastrophique.

Depuis le début de la législature, vous nous avez annoncé bon nombre de décisions et de plans. Mais à quoi servent-ils s'ils ne sont pas le résultat d'une concertation politique et avec le secteur?

Le gouvernement souhaite globaliser le dossier. Cependant, tout semble échapper à votre compétence. Les lignes de force du prochain contrat de gestion de la SNCB seront, en effet, à établir par un groupe de travail présidé par le chef de cabinet du premier ministre.

De moeilijkheden die de NMBS ondervindt om een investeringsplan en diverse andere projecten uit te werken zijn begrijpelijk rekening houdend met de lawine aan plannen die haar worden opgelegd enerzijds en met de talloze projecten en politieke gesprekpartners anderzijds. Voor de regering zijn de investeringsprojecten prioritair maar ze laat na de nodige middelen ter beschikking te stellen.

Voor de komende drie jaar wordt gewag gemaakt van 6 miljard extra investeringen. Dat er een kloof gaapt tussen de politieke doelstellingen en de daaraan bestede middelen blijkt overduidelijk uit de begroting en de beleidsnota 2001. Wij verwachtten dat meer middelen zouden worden uitgetrokken voor grote infrastructuurwerken. Gelet op de verbeterde economische situatie, behoorde een substantiële verhoging van de begrotingsartikelen tot de mogelijkheden. Wij hadden gehoopt dat de bijdrage van de Staat in 2001 ten minste gelijk zou zijn aan de inspanningen van 1993 en zelfs van 1996. Ondanks de besparingen, verhoogden de vorige regeringen de dotatie aan de NMBS met dertig miljard tussen 1992 en 1993 en met 80 miljard tussen 1995 en 1996.

Nu staat de toekomst van de maatschappij op het spel.

Wanneer wordt over het tienjareninvesteringsplan beslist? Wie wordt de politieke gesprekspartner van de NMBS? Volgens de maatschappij is er 145 miljard meer nodig om het tienjareninvesteringsplan te realiseren. Bent u van plan de dotatie aan de NMBS te verhogen?

De NMBS wil een nieuwe verbinding tot stand brengen tussen Brussel en Daussoix en wil de capaciteit van lijn 161 niet verhogen. Staat u achter dat plan?

Welke projecten worden in de koelkast gestopt als de regering niet bereid is de budgettaire middelen van de NMBS te verhogen?

02.13 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Mijn vraag heeft implicaties op gewestelijk vlak. Tijdens het recentste begrotingsdebat heb ik vastgesteld dat het gewestelijk expresnet rond Brussel stilaan vorm krijgt; er komt schot in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten. Sinds de NMBS een autonoom overheidsbedrijf is, heeft de maatschappij minder aandacht voor het reizigersvervoer naar de steden en des te meer belangstelling voor een internationale pakjesverzendingdienst.

Op de vorige vergadering van de raad van bestuur van de NMBS werd een eerste ontwerp-tienjareninvesteringsplan besproken. Het verwondert me dat geen enkel parlementslid

Les difficultés que rencontre la SNCB pour élaborer un plan d'investissement et différents projets sont compréhensibles, vu l'avalanche de plans qui lui sont imposés et la multiplicité des projets ainsi que des interlocuteurs politiques. Pour le gouvernement, tous les projets d'investissement sont prioritaires, sans qu'il donne à la SNCB les moyens de les réaliser.

On a parlé de 6 milliards d'investissements supplémentaires pour les trois prochaines années. Le budget et la note de politique générale 2001 sont révélateurs du fossé existant entre les objectifs politiques et les moyens y affectés. Nous nous attendions à une revalorisation budgétaire pour les grands travaux d'infrastructure. On pouvait espérer une valorisation substantielle des articles budgétaires, vu l'actuelle embellie économique. On espérait que la contribution de l'État en 2001 serait au moins équivalente à l'effort de 1993, voire de 1996. Malgré la période d'austérité, les gouvernements précédents ont augmenté la dotation de la SNCB de trente milliards entre 1992 et 1993 et de 80 milliards entre 1995 et 1996.

Ce qui importe aujourd'hui, c'est l'avenir.

Quand le plan décennal d'investissements sera-t-il conclu? Qui sera l'interlocuteur politique de la SNCB? Selon la SNCB, il manque 145 milliards pour la réalisation du plan décennal d'investissements. Comptez-vous, dès lors, augmenter la dotation de la SNCB?

La SNCB souhaite créer une nouvelle ligne entre Bruxelles et Daussoix et ne pas renforcer la ligne 161. Partagez-vous ce projet?

Si le gouvernement n'accepte pas d'augmenter les moyens budgétaires de la SNCB, quels projets en seront les victimes?

02.13 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Je voudrais poser une question à implications régionalistes. Lors du dernier débat budgétaire, je constatais que le projet de réseau régional express autour de Bruxelles approchait de la concrétisation, l'accord de coopération entre le fédéral et les Régions progressant. Depuis que l'autonomie de gestion a été accordée à la SNCB, celle-ci délaissait les déplacements de personnes vers les villes au profit d'un groupe international de transport de colis par route.

Un premier projet de plan décennal d'investissement a été discuté lors du dernier conseil d'administration de la SNCB. Je m'étonne qu'aucun parlementaire n'ait reçu officiellement une

officieel een kopie van dat plan ontvangen heeft. Er is blijkbaar geen enkele officiële versie voorhanden. Zelfs u werd maar heel laat ingelicht.

Voorzitter: Jos Ansoms.

02.14 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Het plan werd goedgekeurd door de raad van bestuur. Ik heb het nog niet onder ogen gekregen.

02.15 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Ik heb de hand kunnen leggen op de versie die werd besproken, en heb die tekst dit weekend vergeleken met uw vervoerplan van november jongstleden. Zowel uw plan als het investeringsplan 2001-2010 van de NMBS zijn teleurstellend wat de toekomstperspectieven voor de mobiliteit in de streek van Charleroi en La Louvière betreft. Er zijn investeringen gepland, maar ... na 2005, en de grootste investeringen komen er maar na 2010.

Wij hebben onlangs ook de eerste punten van het investeringsplan 2001-2010 geanalyseerd. De ontgoocheling blijft groot. De NMBS wil een nieuwe lijn aanleggen tussen Brussel en Dausoux, zonder rekening te houden met de streek van Charleroi en La Louvière.

Sinds de zomer van 2000 interesseert de NMBS zich echter alsmaar meer voor alternatieve projecten zoals het plan om een lijn aan te leggen langs de autosnelwegen E411 en E42. Die alternatieve oplossingen maken het mogelijk werkzaamheden aan de in gebruik zijnde lijnen en de daaruit voortvloeiende vertragingen en problemen te voorkomen. De aanleg van nieuwe lijnen zal echter enige tijd vergen, onder meer omdat de sectorplannen moeten worden aangepast. We kunnen de pendelaars uit het zuiden van het land niet nog tien jaar op een verbetering van hun vervoersomstandigheden laten wachten.

Wat is de technische, economische en financiële haalbaarheid van de nieuwe vierspoors- of gelijkwaardige lijnen Brussel-Charleroi via Namen en Brussel-Nijvel-Charleroi? In welke mate zijn dergelijke projecten verenigbaar met de Gewest-prioriteiten inzake ruimtelijke ordening en respect voor het leefmilieu?

De projecten voor een verbetering van de nationale mobiliteit stellen mij enorm teleur, vooral omdat de raad van bestuur van de NMBS alleen de regio van Namen schijnt te privilegeren.

02.16 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Het nieuwe vervoersplan voor het spoor, dat een reeks

copie de ce plan. Aucune version officielle n'est disponible. Vous en avez vous-même été informée très tard.

Président: Jos Ansoms

02.14 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Le plan a été approuvé par le conseil d'administration. Je ne l'ai pas encore reçu.

02.15 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): La version discutée circule. Je l'ai comparée, ce week-end, à votre plan de transport de novembre dernier. Tant votre plan que le plan d'investissement 2001-2010 de la SNCB m'ont déçu quant aux perspectives de développement de la mobilité dans les régions de Charleroi et du Centre. Des investissements sont prévus ... après 2005 et la plus grosse partie après 2010.

Nous avons récemment analysé les premiers points du plan d'investissement 2001-2010. La déception est encore plus grande. La SNCB envisage de créer une nouvelle ligne entre Bruxelles et Dausoux, sans tenir compte de la région du Centre et de Charleroi.

Cependant, depuis l'été 2000, la SNCB s'intéresse de plus en plus à des projets alternatifs, tel que celui visant à la création d'une ligne longeant les autoroutes E411 et E42. Ces solutions alternatives permettent d'éviter les travaux sur les lignes en exploitation et les retards et perturbations qu'ils engendrent. Toutefois, la création de nouvelles lignes ne peut avoir lieu rapidement. Un certain temps est nécessaire, notamment pour la modification des plans de secteur. Les navetteurs du Sud du pays peuvent encore attendre une décennie avant de profiter d'une amélioration de leurs conditions de transport.

Quelle est la faisabilité technique, économique et financière des nouvelles lignes à quatre voies ou « équivalentes » Bruxelles-Nivelles-Charleroi? Quelle est la compatibilité de tels projets avec les priorités déterminées par les Régions en matière d'aménagement du territoire et de respect de l'environnement?

Les plans qui prévoient une amélioration de la mobilité dans notre pays me déçoivent énormément. D'autant plus que seule la région de Namur semble être privilégiée par le conseil d'administration de la SNCB.

02.16 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Le nouveau plan de transport de la SNCB, qui prévoit

investeringsprojecten aankondigt, roept vragen op. Kan de minister wat uitleg geven bij dit plan, zeker wat betreft de lijnen in West-Vlaanderen en Antwerpen?

02.17 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Wat de bijdrage van de Staat betreft is het zo dat wij, in vergelijking met de vorige regering die de middelen van de NMBS heeft beperkt, de NMBS voor 61 procent geherfinancierd hebben en ik ben bereid om nog meer te doen.

De investeringen van het plan 1996-2005 zullen doorgaan. Nieuwe projecten zullen bovendien worden opgestart. Het stopzetten van bepaalde investeringen is niet aan de orde. Ook schuldovername behoort tot de mogelijkheden, in één pakket met een hervorming van de structuur van de onderneming.

Een discussie daarover brengt normalerwijze sociale onrust met zich. Er is echter een dialoog met de werknemersorganisaties die, ondanks stakingsaanzeggingen, wordt verdergezet. Daar waar het project 2001 van de vorige regering in een personeelsvermindering voorzag, hoop ik op positieve effecten voor de werkgelegenheid. Vakbondsacties kunnen een voor de arbeiders uiteindelijk gunstig project enkel verstoren. Ik geloof niet dat dat zal gebeuren.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Ik blijf voorstander van het behoud van de juridische eenheid van de NMBS, zoals die sedert 1998 van toepassing is. De eerste minister sprak wel over diverse *business units*, doch met behoud van de juridische eenheid. De vijf activiteitensectoren zijn: de infrastructuur, het binnenlands reizigersvervoer, het internationaal reizigersvervoer, het goederentransport en het vervoer van kleine pakjes. Dat wordt besproken bij de hervorming.

Het transportplan beantwoordt aan de doelstelling om 50 procent meer goederen en reizigers te vervoeren. Het plan vereist investeringen in de capaciteit en in het rollend materieel, doch binnen het vooropgestelde budget van 120 miljard extra staatsinbreng. Het plan is geen radicale ommekeer en mijn verklaringen op 8 januari 2001 betreffen slechts een voorstel, dat de problematiek van de mobiliteit, de havens en de NMBS bundelt.

Het is geen definitief plan, maar een voorstel.

notamment une série d'investissements, soulève un certain nombre de questions. La ministre pourrait-elle nous fournir certaines précisions à propos de ce plan, et plus particulièrement en ce qui concerne les lignes situées en Flandre occidentale et à Anvers?

02.17 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne la contribution de l'Etat, alors que sous la précédente législature les moyens de la SNCB avaient été réduits, nous avons refinancé la SNCB à concurrence de 61% et je suis disposée à aller plus loin encore.

Les investissements du plan 1996-2005 seront bel et bien mis en oeuvre. De nouveaux projets seront également mis en chantier. L'arrêt d'un certain nombre d'investissements n'est pas à l'ordre du jour. Une reprise des dettes fait également partie des possibilités, et serait liée à une réforme des structures de l'entreprise.

De telles discussions provoquent généralement une certaine agitation sociale. Le dialogue est toutefois poursuivi avec les associations représentatives des travailleurs, malgré les préavis de grève. Alors que le projet 2005 du précédent gouvernement prévoyait une réduction des effectifs, j'espère qu'il y aura cette fois un effet positif sur l'emploi. Des actions syndicales ne pourraient que porter préjudice à un projet qui est en fin de compte favorable aux travailleurs. Je ne crois pas qu'on en arrivera là.

Président: Francis Van den Eynde

Je reste favorable au maintien de l'unité juridique de la SNCB telle qu'elle existe depuis 1998. Le premier ministre a évoqué la création de plusieurs *business units*, avec maintien de l'unicité juridique. Les cinq secteurs d'activités sont: l'infrastructure, le transport de passagers national, le transport de passagers international, le transport de marchandises et le transport de colis. Ces points feront l'objet d'une discussion dans le cadre de la réforme.

Le plan de transport vise à faire augmenter le transport de biens et de voyageurs de 50%. Ce plan requiert des investissements en capacité et en matériel roulant mais ils doivent s'inscrire dans le budget prévu, qui représente 120 milliards d'investissements publics supplémentaires. Le plan ne constitue pas un bouleversement radical et les déclarations que j'ai faites le 8 janvier 2001 ne concernaient qu'une proposition relative au problème de la mobilité, aux ports et à la SNCB.

Ce plan n'a pas le statut de version définitive mais

De directieraad van de NMBS heeft een voorstel overgemaakt met verschillende scenario's, minimalistische en maximalistische.

(Frans) Het ontwerp-plan zal zeker ter tafel komen tijdens de bespreking, net als mijn simulatievoorstel.

(Nederlands) Er is een lijst van noodzakelijke investeringen, maar waarvoor de prioriteiten nog moeten worden vastgelegd. Inzake de belangen van de gewesten, wijs ik erop dat de spoorwegen een federale bevoegdheid zijn. De gewesten hebben ter zake geen bevoegdheid. De NMBS zal een dialoog aangaan met de gewesten wanneer het om zaken gaat die hen aanbelangen. Overleg is dus wel mogelijk. De NMBS blijft echter federaal. De spoorverbinding met de havens werd door diverse leden aangekaart.

(Frans) Ik ben het ermee eens dat de havens een zeer belangrijke rol spelen voor het goederenvervoer. We zullen dan ook fors blijven investeren in de haveninfrastructuur, en het leeuwendeel van die investeringen zal naar de haven van Antwerpen, de grootste toegangshaven van het land, blijven gaan.

(Nederlands) De volgende projecten voor de haven van Antwerpen komen reeds voor in de plannen die nu op tafel liggen, onder meer dat van de IJzeren Rijn.

(Frans) De tweede spoorverbinding met de haven, die de absolute prioriteit heeft, zal een verdubbeling van de capaciteit van de haven mogelijk maken. Om het probleem van de haveninfrastructuur aan te pakken hoeft echter niet te worden getornd aan de 60/40-verdeelsleutel.

(Nederlands) De Antwerpse haven is een belangrijk knooppunt, maar we kunnen niet alleen investeren in een brede toegangspoort als het achterliggende netwerk komt vast te zitten.

(Frans) Ik sta er dus op dat die verdeelsleutel die sommigen willen wijzigen gehandhaafd wordt. Ik moet toezien op een billijke verdeling en op een degelijke organisatie van het goederenvervoer. Ook op de vragen van de sectoren "goederen" en "reizigers" moet een evenwichtig antwoord worden gegeven.

De begroting van de regering is vastgesteld. Men moet er zich aan houden. De NMBS vraagt vandaag meer geld. Of die vraag aan een

de proposition. Le conseil de direction de la SNCB a transmis une proposition comportant plusieurs scénarios, tantôt minimalistes, tantôt maximalistes.

(En français): Ce projet de plan constituera un des éléments de la discussion, avec ma proposition de simulation.

(En néerlandais) Une liste des investissements indispensables a été établie. Les priorités doivent cependant encore être définies. A propos des intérêts des Régions, je tiens à faire observer que les chemins de fer ressortissent à la compétence fédérale. En cette matière, les Régions ne disposent d'aucun pouvoir. La SNCB entamera un dialogue avec les Régions sur les matières les concernant. Si la concertation est donc bel et bien possible, la SNCB reste un dossier fédéral. Plusieurs membres ont évoqué la liaison ferroviaire avec les ports.

(En français) Je partage l'avis selon lequel les ports jouent un rôle très important dans le transport des marchandises. Ils continueront donc à bénéficier d'investissements importants et le port d'Anvers – port d'entrée principal – continuera à bénéficier de la plus grande partie de ces investissements.

(En néerlandais) Les programmes à l'examen comprennent déjà les projets ultérieurs pour le port d'Anvers, au nombre desquels figure le dossier du Rhin de fer.

(En français): Le second raccordement au port, priorité des priorités, doublera la capacité de ce dernier. Le problème des ports ne requiert toutefois pas de s'écarter de la clef 60/40.

(En néerlandais) Le port d'Anvers est un nœud de communication d'importance majeure, mais nous ne pouvons nous limiter à investir dans un large portail d'accès si le réseau de l'hinterland en vient à être paralysé.

(En français): Je tiens donc à cette clé que certains voudraient voir modifiée. Je dois veiller aux arbitrages et à la bonne organisation du transport de marchandises, ainsi qu'à l'équilibre des réponses aux demandes des secteurs « marchandises » et « passagers ».

L'enveloppe du gouvernement a été déterminée. Il faudra s'y tenir. Aujourd'hui, la SNCB réclame davantage d'argent. Il conviendra de vérifier si cette

objectieve behoefte beantwoordt moet nog worden nagegaan. Het debat is geopend. Iedereen heeft een mening over de vertegenwoordiging in de raad van bestuur, over de verdeelsleutels en over het concept kwaliteit van de dienstverlening. Zelfs als de NMBS-dotatie met 150 of 200 miljard wordt opgetrokken, zal het nog altijd even moeilijk blijven om de sectoren en de gewesten een billijk deel van de koek toe te wijzen.

(Nederlands) In Gent-Dampoort en Gent moet veel geïnvesteerd in de renovatie van de stations. De NMBS heeft echter het Sint-Pieters-station momenteel niet in aanmerking genomen. Er moet nog overlegd worden met de stad, het Gewest en het studie bureau vooraleer er knopen kunnen worden doorgehakt. De NMBS heeft hiervoor een maximaal budget van 6,6 miljard vooropgesteld.

In Luik-Guillemins wordt 6,5 miljard geïnvesteerd in het station, maar dat bedrag slaat op franken uit 1994 en moet worden geïndexeerd. Ik heb de heropening van de lijn Diksmuide-Nieuwpoort inderdaad vermeld in het investeringsplan. Het gaat hier om een provisie en niet om een definitieve lijst. Andere projecten, zoals de lijn Duinkerke 73, komen meer in aanmerking voor heropening dan de lijn Diksmuide-Nieuwpoort. De selectie van de uiteindelijke projecten zal gebeuren op basis van verantwoorde criteria en als minister van Mobiliteit zal ik knopen doorhakken.

(Frans) De lijn Brussel-Charleroi moet op vier sporen gebracht worden. De NMBS werd verzocht de onderscheiden mogelijkheden van een prijskaartje te voorzien. Wij wachten nu op die kostenramingen. De spoorwegmaatschappij heeft wel al de mogelijke aanleg van een verbinding tussen Bosvoorde en Daussoix onderzocht. Dat dossier is echter vrij mager, en ik betwijfel ook of met die lijn aan de vraag vanuit Charleroi en La Louvière kan worden voldaan.

Voorts onderzoekt de NMBS de mogelijkheid om een nieuwe lijn tussen Charleroi en Nijvel aan te leggen. Ook dat dossier is echter nog niet genoeg onderbouwd om er al conclusies uit te kunnen trekken, temeer daar ook de Gewesten nog moeten worden geraadpleegd. De recentste conclusies van de raad van bestuur werden mij nog niet overgelegd. Op dit moment zijn er geen argumenten om het licht op groen te zetten voor een verbinding met de streek van Charleroi.

Wij beschikken over het investeringsplan van de NMBS. Daaruit blijkt dat het HST-project nog 96 miljard zou opslokken. Als de NMBS haar zin krijgt,

demande est objective. Le débat est ouvert. Chacun affirme son point de vue, que ce soit sur les représentations au conseil d'administration, sur les clés de répartition ou sur le concept de qualité du service. Même si la dotation de la SNCB est augmentée de 150 ou de 200 milliards, les arbitrages entre les secteurs et les Régions seront toujours aussi difficiles.

(En néerlandais) A Gand-Dampoort et à Gand, il faudra beaucoup investir dans la réfection des gares. Pour l'heure, la SNCB n'a toutefois pas retenu la gare de Sint-Pieters. Elle doit encore se concerter avec la Ville, la Région et le bureau d'études avant que les décisions définitives puissent être prises. La SNCB a programmé à cette fin un budget maximum de 6,6 milliards.

A Liège-Guillemins, 6,5 milliards seront investis dans la gare, mais ce montant est exprimé en francs de 1994 et doit donc être indexé. J'ai effectivement mentionné dans le plan d'investissements la réouverture de la ligne Diksmuide-Nieuwpoort. Il s'agit en l'occurrence d'une provision et non d'une liste définitive. D'autres projets, tels que la ligne Duinkerke 73, entrent davantage en considération pour une réouverture que la ligne Diksmuide-Nieuwpoort. La sélection des projets définitifs s'effectuera sur la base de critères appropriés et je trancherai en ma qualité de ministre de la Mobilité.

(En français) La ligne provisoire Bruxelles-Charleroi devait être renforcée et étendue à quatre voies. La SNCB a été priée d'établir le coût des différentes possibilités. Nous attendons ces estimations. Elle a, par contre, déjà étudié la possibilité d'une ligne Boitsfort-Daussoix. Mais le dossier est assez mince. De plus, je m'interroge sur la capacité de cette ligne à répondre aux demandes de Charleroi et du Centre.

La SNCB étudie également la possibilité de créer une nouvelle ligne Charleroi-Nivelles. Là aussi, le dossier est trop restreint pour permettre de conclure, d'autant que les Régions doivent être consultées. Enfin, les dernières conclusions du conseil d'administration ne me sont pas encore parvenues. A ce stade, nous ne disposons d'aucun élément pour valider le projet de desserte de la région de Charleroi.

Nous disposons du plan d'investissements de la SNCB. Il apparaît que le projet TGV nécessite encore 96 milliards. Si l'hypothèse de la SNCB est

zou 27 miljard daarvan van de federale begroting moeten komen.

(Nederlands) De HST-investeringen belopen 96 miljard extra, waarvan 27 miljard ten laste van de Staat. De verdeelsleutel voor de HST-kosten tussen de NMBS en de Belgische Staat werd vroeger vastgesteld en in functie van het dossier meermaals aangepast, voor het laatst in 1998. Voor de lijn Antwerpen-Nederlandse grens is 80 procent ten laste van de HST-Fin.

(Frans) Een eventuele herziening van de verdeelsleutels zal in het kader van het tienjarenplan moeten gebeuren. De schuld van de NMBS mag echter niet opnieuw toenemen. Er kan dus wel getornd worden aan de verdeelsleutels.

(Nederlands) Wat Antwerpen-Centraal en de noord-zuid-verbinding in Antwerpen betreft: hieronder vallen alle werken aan de as Antwerpen-Berchem en de werken aan het Albertkanaal. De werken aan het stuk tussen het Albertkanaal en de Nederlandse grens vallen onder traject P 7. Momenteel is 22,5 miljard ingeschreven. In 1994 was in 18,1 miljard voorzien. Het project heeft verschillende evoluties ondergaan. Op dit ogenblik zijn werken waarover vroeger al sprake was, zoals de tweede toegang tot de haven, in het budget geïntegreerd. In het budget zijn ook andere werken opgenomen, omdat het praktisch en efficiënt was om deze tegelijkertijd mee uit te voeren, zoals de modernisering van het reizigersonthaal en de restauratie van het geklasseerde monument. Op 17 oktober 2000 nam de regering de beslissing dat het NMBS-investeringsplan moet beantwoorden aan het transportplan. Het voorstel van de NMBS-raad van bestuur is slechts één element in het tienjarenplan.

(Frans) Die werkgroep heeft in de eerste plaats tot taak de NMBS-structuren en instanties te hervormen. Binnenkort zal een plan ter zake worden onderzocht. De tweede taak heeft betrekking op het tienjarenplan. Die werkzaamheden zullen stoelen op een simulatie, op het NMBS-plan en op de KPMG-audit met betrekking tot de wijziging van de structuren die door de NMBS was besteld.

De werkgroep zal vervolgens het federaal standpunt inzake investeringen vaststellen. Vervolgens zal ik de onderhandelingen met de NMBS aanvatten.

retenue, 27 milliards devront encore venir du budget fédéral.

(En néerlandais) Les investissements pour le TGV atteignent 96 milliards supplémentaires, dont 27 à charge de l'Etat. La clé de répartition pour les coûts de construction du TGV à charge de la SNCB et de l'Etat avait été établie par le passé et a été adaptée à plusieurs reprises en fonction de l'évolution du dossier. Le dernier aménagement remonte à 1998. Pour la ligne entre Anvers et la frontière néerlandaise, 80% des frais sont à charge de HST-Fin.

(En français) : Une éventuelle révision des clefs devra être effectuée dans le cadre du plan décennal. Mais il faudra éviter un nouvel accroissement de la dette de la SNCB. Mais une révision des clefs est donc possible.

(En néerlandais) En ce qui concerne Anvers central et la jonction nord-sud à Anvers, sont concernés tous les travaux de l'axe Anvers-Berchem ainsi que les travaux sur le canal Albert. Les travaux du tronçon entre le canal Albert et la frontière néerlandaise relèvent du projet P7. Un montant de 22,5 milliards de francs est actuellement prévu. En 1994, ce montant était de 18,1 milliards de francs. Le projet a évolué à plusieurs reprises. Aujourd'hui, des travaux dont il avait déjà été question précédemment, tel le deuxième accès au port, sont prévus au budget. D'autres travaux ont également été inscrits au budget car il était à la fois plus pratique et plus efficace de les réaliser simultanément. Il s'agit notamment de la modernisation des infrastructures d'accueil des voyageurs et de la restauration du monument classé. Le 17 octobre 2000, le gouvernement a décidé que le plan d'investissement de la SNCB devait correspondre au plan de transport. La proposition du conseil d'administration de la SNCB n'est qu'un élément du plan décennal qui a été présenté au gouvernement.

(En français) La première tâche de ce groupe de travail concerne la réforme des structures et des instances de la SNCB. Un plan sera bientôt examiné. La deuxième tâche concerne le plan décennal. Ce travail s'appuiera sur une simulation, sur le projet de la SNCB et sur l'audit KPMG relatif à la modification des structures, commandé par la SNCB.

Ce groupe de travail établira, alors, la position fédérale en matière d'investissements. J'entamerai, ensuite, les négociations avec la SNCB.

Ook over het derde beheerscontract moet nog met de NMBS worden onderhandeld.

Wij bereiden terzake verscheidene documenten voor en werken aan de convergentie van een rist initiatieven.

De NMBS heeft een keuze gemaakt, waarop ik trouwens al sinds september wachtte. Er liggen nu dus een serie documenten betreffende het goederen- en reizigersvervoer ter tafel waarover zal worden gediscussieerd. Om beter aan deze documenten tegemoet te kunnen komen, moet de schuld worden aangepakt.

Ook andere lijnen en projecten doen vragen rijzen: de lijn Brussel-Namen, het treinaanbod in de streek van *Le Centre* en Charleroi, de 60/40-verdeelsleutel, enz. Er zullen dus veel keuzes moeten worden gemaakt. Het debat wordt voortgezet. De parlementsleden zullen ongetwijfeld trachten de aandacht op bepaalde problemen te vestigen.

02.18 Jos Ansoms (CVP): Het antwoord van de minister is een koude douche voor diegenen die hadden verwacht eindelijk te weten waarin er nu juist zal worden geïnvesteerd. De minister heeft duidelijk gezegd dat er 55 miljard meer komt tegen 2010. Zij zal echter niet afwijken van de traditionele 60-40-verdeelsleutel. Voor de vier Vlaamse projecten die hier deze namiddag aan bod kwamen, zal er 42,5 miljard meer nodig zijn. Daar moet dus 40 procent voor Wallonië worden bijgeteld en we komen al op 70 miljard die bijkomend nodig zijn. Deze projecten zullen dus met andere woorden tegen 2010 niet kunnen worden uitgevoerd, indien er niet meer geld komt, en dat hoeven we niet van de schuldkwijtschelding te verwachten.

De minister heeft gezegd dat zij er niet aan denkt om gewestelijke beheerscontracten toe te laten. Ik ben steeds tegen een regionalisering van de NMBS geweest. Wat wel nodig is, is de integratie van het gewestelijk mobiliteitsbeleid in het federale. De VLD krijgt dus nul op het rekwest.

Ook Agalev kreeg een koude douche. De minister zei niets over de milieuvriendelijke aanpak van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven. Agalev zal evenmin graag horen dat er weer geld naar de HST gaat.

Het antwoord is ontuchtend en ik zal dan ook een motie van aanbeveling indienen, waar de

Il reste aussi à négocier avec la SNCB le troisième contrat de gestion.

Nous travaillons sur plusieurs documents et sur la convergence d'un certain nombre de démarches.

La SNCB a opéré ses choix, que j'attendais d'ailleurs depuis septembre dernier. Nous disposons donc d'une série de documents relatif aux secteurs "marchandises" et "voyageurs", sur la base desquels nous pouvons travailler. Il faudra être attentif à la dette, afin de tenir compte de la finalité de ces documents.

D'autres lignes et projets suscitent des interrogations: la ligne Bruxelles-Namur, la desserte du Centre et de Charleroi, la clef de répartition 60/40, etc. Les arbitrages seront donc nombreux. Le débat se poursuivra. Je ne doute pas que tous les parlementaires seront désireux de focaliser l'attention sur l'un ou l'autre problème.

02.18 Jos Ansoms (CVP): La réponse de la ministre est une douche froide pour ceux qui espéraient enfin savoir précisément dans quels secteurs des investissements seraient réalisés. La ministre a clairement indiqué que 55 milliards supplémentaires seraient investis d'ici à 2010. Toutefois, elle refuse de déroger à la clé de répartition traditionnelle 60/40. Pour les quatre projets flamands qui ont été examinés cet après-midi dans notre hémicycle, il faudra 42,5 milliards de plus. Il faut donc y ajouter 40 % pour la Wallonie, ce qui fait déjà 70 milliards supplémentaires. Autrement dit, ces projets ne pourront donc pas être réalisés d'ici à 2010 à défaut de moyens supplémentaires. Et nous savons déjà que ce supplément de crédits ne sera pas généré par la compression de la dette de la SNCB.

La ministre a dit qu'elle n'autoriserait pas la signature de contrats de gestion régionaux. J'ai toujours été opposé à la régionalisation de la SNCB. Il me paraît indispensable d'inclure la politique de mobilité régionale dans la politique fédérale mise en oeuvre dans ce secteur. La ministre oppose donc une fin de non-recevoir à la requête du VLD.

Quant à Agalev, il a lui aussi reçu une douche froide. La ministre n'a pas soufflé mot d'une approche écologique du second accès ferroviaire au port d'Anvers. Et Agalev ne se réjouira pas non plus de voir le TGV bénéficier de plus de moyens.

La réponse de la ministre me déçoit et je déposerai

meerderheidsfracties zich zeker moeten kunnen achter scharen.

02.19 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Volgens u zouden de door u aangevoerde behoeften definitief weggewuifd zijn. Die behoeften zijn echter niet nieuw, en het gaat om projecten die een uitbreiding van de capaciteit beogen. Er is zo'n 250 miljard beschikbaar; daarvoor worden verscheidene financieringsbronnen aangeboord. Zeg mij dus niet dat ik onwaarheden vertel!

02.20 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Wat de spoorlijn Diksmuide-Nieuwpoort betreft, moet ik vaststellen dat het document onbruikbaar is. De verlenging De Panne-Duinkerke daarentegen zou wel nuttig zijn.

Ik stel vast dat de minister alleen over de Antwerpse havenproblematiek spreekt. Ze antwoordde niet op mijn vragen over de schrapping van het derde spoor Brugge-Zeebrugge en de dubbele lijn Brugge-Gent. Als ze niet antwoordt, zal ik deze vraag volgende week opnieuw stellen.

02.21 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik antwoordde op de globale problematiek.

02.22 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): De minister kan blijkbaar niet antwoorden. Ik zal mijn vraag opnieuw stellen.

De minister is niet alleen onbekwaam, maar dreigt ook geen portefeuille meer te hebben. Als ze erin slaagt speelgoedtreintjes op de sporen te zetten, kan ze wellicht opnieuw naar het Parlement komen.

In de principiële motie van aanbeveling die ik zal indienen, trek ik de communautaire verdeelsleutel in twijfel en vraag ik de splitsing van de NMBS.

02.23 **Ludo Van Campenhout** (VLD): De minister heeft wel degelijk een volledig antwoord gegeven. Wel zou ik wat meer willen weten over de tweede spoortunnel onder de Schelde. Men wil de duizenden containers toch niet naar de vrachtwagens drijven, hoop ik. De grote problemen liggen nu eenmaal in Vlaanderen. Het opgeven van de 60-40-verdeelsleutel zou dus maar in de logica der dingen liggen.

02.24 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De voorganger van minister Durant functioneerde enkel

par conséquent une motion de recommandation qui devrait emporter l'adhésion des groupes de la majorité.

02.19 **Isabelle Durant**, ministre: (*en français*): Selon vous, les besoins que vous avez cités seraient définitivement balayés. Or, ces besoins ne sont pas nouveaux mais concernent des projets d'extension. Environ 250 milliards sont disponibles; ils proviennent de différentes sources. Ne dites donc pas des choses qui sont inexactes!

02.20 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): En ce qui concerne la ligne ferroviaire Dixmude-Nieuport, je constate que le document est inutilisable. En revanche, la prolongation de la ligne La Panne-Dunkerque aurait son utilité.

Je constate que la ministre n'a parlé que du problème du port d'Anvers. Elle n'a pas répondu à mes questions concernant la suppression de la troisième voie entre Bruges et Zeebrugge et de la double ligne entre Bruges et Gand. Si elle persiste à ne pas répondre, je me verrai obligé de reposer ma question la semaine prochaine.

02.21 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Ma réponse portait sur l'ensemble du problème.

02.22 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): La ministre n'est apparemment pas en mesure de répondre. Je reposerai donc ma question.

La ministre est non seulement incompétente, mais elle risque également de perdre son portefeuille ministériel. Si elle réussit à mettre sur les rails des trains miniature, elle pourra peut-être revenir au Parlement.

Dans la motion de recommandation que je déposerai, je remets en question la clé de répartition communautaire et je demande la scission de la SNCB.

02.23 **Ludo Van Campenhout** (VLD): La réponse de la ministre était donc complète. Je souhaiterais cependant en apprendre davantage à propos du deuxième tunnel ferroviaire sous l'Escaut. J'espère que nul ne songe à orienter les milliers de conteneurs concernés vers le transport par poids lourds. Que les plus gros problèmes se posent en Flandre constitue une réalité. L'abandon de la clé de répartition 60-40 serait donc parfaitement logique.

02.24 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Le prédécesseur de la ministre Durant se contentait de

als woordvoerder van de NMBS, zonder een eigen visie. Minister Durant kan dit niet worden verweten.

De NMBS heeft zes maanden getreuzeld om een voorstel in te dienen. Dit lijkt me een teken van zwakheid. De raad van bestuur bleek evenmin in staat een balans voor te leggen.

De huidige NMBS is gepolitiseerd. Wij voeren de politisering dus niet in, hoogstens kan men zeggen dat wij een andere politieke afspiegeling nastreven.

Er ligt een vervoerplan op tafel waarover nog moet worden gedebatteerd. Niet alles kan ook effectief worden uitgevoerd, daarvoor is er onvoldoende geld beschikbaar.

Ik vind het ten slotte normaal dat er binnen de meerderheid verschillende ideeën over deze materie bestaan.

02.25 André Smets (PSC): Als de VLD de regionalisering te allen prijze wil bespoedigen, zal ik minister Durant steunen. Het is alvast haar verdienste dat het debat geopend is.

Het is van fundamenteel belang dat er duidelijke prioriteiten worden vastgesteld om de problemen inzake goederen- en reizigersvervoer op te lossen. De toewijzingen en aanbestedingen moeten ten spoedigste plaatsvinden. De huidige budgetten zijn ontoereikend. Het is cruciaal dat er op nationaal en internationaal niveau voor het spoorvervoer oplossingen worden gevonden.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Jos Ansoms en André Smets
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering
- volledige klaarheid met betrekking tot het investeringsplan te brengen;
- de betrokken minister terug te fluiten inzake haar

faire office de porte-parole de la SNCB, sans marquer la politique ferroviaire du gouvernement de son empreinte personnelle. On ne peut certainement pas faire ce reproche à la ministre Durant.

La SNCB a hésité six mois avant de déposer sa proposition. Voilà qui constitue un signe de faiblesse. Le conseil d'administration ne semblait pas davantage en mesure de présenter un bilan.

Dans sa constitution actuelle, la SNCB est en proie à une réelle politisation. La politisation n'est donc pas notre fait. Tout au plus pourrait-on dire que nous cherchons à mettre en place une constellation reflétant autrement la réalité politique.

Un plan de transport, qui doit encore être débattu, est sur la table. Faute de moyens, toutes les mesures préconisées ne pourront être mises en œuvre.

Enfin, j'estime qu'il est normal que les partenaires de la majorité ne nourrissent pas les mêmes conceptions à propos de ce dossier.

02.25 André Smets (PSC): Si le VLD souhaite accélérer la régionalisation à n'importe quel prix, je soutiendrai la ministre Durant. Elle a au moins le mérite d'avoir ouvert le débat.

Il est essentiel de définir des priorités claires pour résoudre les problèmes de transport de personnes et de marchandises. Les arbitrages et les adjudications doivent être faits dans les plus brefs délais. Cependant, les budgets actuels sont insuffisants. Il est primordial de trouver des solutions nationales et internationales pour le transport ferroviaire.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans, Luc Sevenhans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Jos Ansoms et André Smets
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
- de clarifier totalement la situation relative au plan d'investissement;
- de rappeler à l'ordre la ministre concernée en ce

doelbewuste benadeling van Vlaanderen met betrekking tot belangrijke investeringsprojecten;
 - de huidige 60/40-verdeelsleutel met betrekking tot NMBS-investeringen te herzien;
 - de splitsing van de NMBS voor te bereiden."

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

"De Kamer,
 gehoord de interpellaties van de heren Jos Ansoms en André Smets

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
 verzoekt de regering

1. dringend te beslissen in het NMBS-dossier, teneinde de NMBS de mogelijkheid te geven om de beslissing van de Raad van Bestuur van 22 december met betrekking tot het uitstel van bepaalde spoorinvesteringen voor 2001 (bijvoorbeeld IJzeren Rijn, multimodaal platform Schaarbeek, station Namen, ...) te herroepen;

2. om, in functie van het goederenvervoer vanuit de zeehavens meer middelen te voorzien voor de investeringen in het klassieke spoornet dan het toegezegd surplus van 55 miljard, teneinde in dit decennium ook het projet Zeebrugge-Gent, de spoortunnel onder de Schelde, de doortrekking van lijn 11 naar Nederland en een milieuvriendelijke uitvoering van de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven mogelijk te maken;

3. omwille van de impact van het spoorbeleid op het gewestelijk mobiliteitsbeleid een afvaardiging van de Gewesten op te nemen in de Raad van Bestuur van de NMBS, en tevens het afsluiten van aanvullende regionale beheerscontracten tussen de Gewesten en de NMBS mogelijk te maken."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Ludo Van Campenhout, Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thèrese Coenen.

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

Het incident is gesloten.

03 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
 - de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de honoraria van het architectenbureau belast met de bouw van het HST-station te Luik" (nr. 3145)

qu'elle désavantage délibérément la Flandre à propos d'importants projets d'investissements;
 - de revoir l'actuelle clé de répartition 60/40 s'appliquant aux investissements de la SNCB;
 - de préparer la scission de la SNCB."

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

"La Chambre,
 ayant entendu les interpellations de MM. Jos Ansoms et André Smets

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
 demande au gouvernement

1. de prendre d'urgence une décision à propos du dossier de la SNCB, afin d'offrir à la SNCB la possibilité de révoquer la décision prise par le conseil d'administration du 22 décembre à propos de report de certains investissements ferroviaires pour 2001 (le Rhin de fer, la plate-forme multimodale à Schaarbeek, la gare de Namur, etc.);

2. en fonction du transport de marchandises au départ des ports maritimes, de prévoir davantage de moyens pour les investissements dans le réseau ferroviaire classique que le surplus de 55 milliards qui a été accordé, et ce, afin de permettre la mise en œuvre, au cours de la présente décennie, du projet Zeebrugge-Gand, du tunnel ferroviaire sous l'Escaut, du prolongement de la ligne 11 vers les Pays-Bas et de l'aménagement, dans le respect de l'environnement, du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers;

3. en raison de l'impact de la politique ferroviaire sur la politique régionale en matière de mobilité, d'intégrer une délégation des régions dans le conseil d'administration de la SNCB et, dans le même temps, de permettre la conclusion, entre les régions et la SNCB, de contrats de gestion régionaux complémentaires."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, Jacques Chabot, Olivier Chastel, Jean Depreter, Ludo Van Campenhout, Lode Vanoost et Mme Marie-Thèrese Coenen.

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

L'incident est clos.

03 **Questions orales jointes de**
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les honoraires de l'architecte chargé de la réalisation de la gare TGV de Liège" (n° 3145)
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et

- de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een leasing-project op de hogesnelheidslijn van de NMBS" (nr. 3146)

03.01 François Bellot (PRL FDF MCC): De Spaanse architect Calatrava heeft het contract voor de bouw van het HST-station in Luik weggekaapt. Zijn honorarium zou 12% van het voor het project uitgetrokken budget (6,5 miljard BEF) belopen.

Op grond van welke fasen van de werkzaamheden en welke tarieven worden de honoraria berekend? Wat is het gemiddelde honorarium voor vergelijkbare opdrachten voor openbare werken? Kan Euro Liège TGV over het honorarium van de heer Calatrava onderhandelen? Wat is het aandeel van de studiekosten van de NMBS-dochtermaatschappij Eurostation daarin, en welk tarief wordt hiervoor gehanteerd?

03.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : Het contract voor de bouw van het nieuwe station werd toegewezen aan de firma Euro Liège TGV. Het is een complexe bouwopdracht. Euro Liège TGV treedt daarbij op als raadgevend ingenieur. De betalingsregels voor die opdracht staan in de overeenkomst. Er kan met toelevering worden gewerkt. Architect Calatrava is een van hen. De NMBS betaalt niet mee voor zijn honorarium.

De investeringen in het station van Luik worden volledig gefinancierd met overheidsgeld via de Europese Investeringsbank. Euro Liège krijgt 30,5%, terwijl dat percentage voor vergelijkbare opdrachten niet boven de 8% uitkomt. Als het Parlement de financieringsverrichtingen van de NMBS niet langer kan controleren, heeft de wet van 1991 een averechts effect. Als de toezienende minister geen antwoord krijgt van de NMBS, hoop ik dat het Rekenhof een helder licht op de zaak zal werpen.

03.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Op 22 december 2000 zou de raad van bestuur van de NMBS principieel ingestemd hebben met een sale-and-lease-backoperatie met een Amerikaanse investeerder voor de hogesnelheidslijn tussen Lembeek en de Franse grens. Artikel 161 van de wet van 21 maart 1991 is echter van toepassing op het internationale reizigersvervoer, wat wil zeggen dat de voorafgaande toestemming van de Koning vereist is voor de overdracht, en dat de NMBS 50% van het kapitaal, van de stemmen en van de mandaten in de beheersorganen moet bezitten.

Hoe heeft de regeringscommissaris gereageerd? Is de geplande operatie conform de wet? Kan de

ministre de la Mobilité et des Transports sur "un projet de leasing sur une ligne à grande vitesse de la SNCB" (n° 3146)

03.01 François Bellot (PRL FDF MCC): L'architecte espagnol Calatrava a remporté le marché du projet de gare TGV à Liège. Ses honoraires s'élèveraient à 12% du budget consacré au projet, qui atteint 6,5 milliards.

Sur quelles phases de travaux et à quel taux sont calculés lesdits honoraires? Quelle est la moyenne des honoraires pour des marchés de travaux publics du même type? Les honoraires de M. Calatrava peuvent-ils être négociés par Euro Liège TGV? Quelle est la part des frais d'étude d'Eurostation, filiale à 100% de la SNCB, et à quel taux?

03.02 Isabelle Durant, ministre (en français): La mission de réalisation de la nouvelle gare a été attribuée à la société Euro Liège TGV. Il s'agit d'un chantier complexe. Euro Liège TGV intervient comme ingénieur-conseil. La convention fixe les modalités de rémunération pour ce travail et permet les sous-traitances. L'architecte Calatrava a donc profité de l'une d'entre elles. La SNCB n'intervient pas dans la rémunération de cet architecte.

Les investissements de la gare de Liège sont réalisés à 100% au moyen de fonds publics via la Banque européenne d'investissement. Euro Liège reçoit 30,5% alors que, pour des chantiers d'une importance égale, les taux plafonnent autour de 8%. La loi de 1991 produit des effets pervers si le Parlement ne peut contrôler les opérations de financement de la SNCB. Si la ministre de tutelle ne peut obtenir de réponse de la SNCB, j'espère que la Cour des comptes pourra éclaircir la situation.

03.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Le 22 décembre 2000, le conseil d'administration de la SNCB aurait émis un accord de principe sur une opération de *sale and lease back* avec un investisseur américain, relatif à la ligne à grande vitesse Lembeek-frontière française. Or, en matière de transport international de voyageurs, l'article 161 de la loi du 21 mars 1991 s'applique: autorisation du Roi préalable à la cession, détention par la SNCB de 50% du capital, des voix et des mandats dans les organes de gestion.

Quelle a été la réaction du commissaire du gouvernement? L'opération projetée est-elle

gedeeltelijke financiering van de aanleg van de lijn met overheidsgeld en Europese leningen de overdracht in de weg staan ?

03.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Ik bevestig dat de raad van bestuur zich gebogen heeft over een dossier betreffende de financiering van de hogesnelheidslijn tussen Lembeek en de Franse grens. Leasing behoort tot de mogelijkheden. Met een dergelijke operatie zou de NMBS de Amerikaanse partner het recht verlenen de lijn te exploiteren in het kader van een domaniale concessie met lange looptijd. Door middel van een onder concessie met een looptijd van ongeveer 26 jaar zou de Amerikaanse investeerder de exploitatierechten onmiddellijk weer aan de NMBS overdragen. Na het verstrijken van die onderconcessie zou de NMBS de rechten kunnen terugkopen.

De raad van bestuur heeft nog geen beslissing genomen. Er werd trouwens een juridisch advies gevraagd aan de NMBS-directie.

De directie van de NMBS oordeelt dat zij in dit stadium de wet van 21 maart 1991 niet schendt aangezien zij geen *sale and lease back*-operatie maar een domaniale concessie plant. Bovendien houdt de operatie geen enkele overdracht van een zakelijk recht op de spoorlijn in. In het meer algemene kader dat de verhoudingen tussen de NMBS en de overheid regelt, rijst de vraag of de NMBS haar patrimonium mag vervreemden. Dat is vooral wegens de omvang van de NMBS-schuld een verontrustende vraag.

Het incident is gesloten.

04 **Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "agressie in Mechelse stations" (nr. 3206)**

04.01 **Bart Somers** (VLD): In het station van Mechelen vallen jongeren treingebruikers geregeld lastig. De NMBS heeft de politie gevraagd om extra patrouilles uit te voeren in de stationsbuurt. Voorts heeft de maatschappij in een veiligheidsplan gevraagd om de stations van Mechelen en Nekkerspoel camerabeveiliging en een interne bewakingsdienst te geven.

Graag kreeg ik wat meer uitleg bij deze NMBS-voorstellen, die al sinds medio 2000 bij de minister berusten. Een ad hoc-werkgroep moest ze onderzoeken. Is die werkgroep klaar? Wanneer zal de minister een beslissing nemen? Mechelen kan

conforme à la loi précitée ? Le financement partiel de la construction de la ligne par des fonds publics et des prêts européens est-il de nature à empêcher la cession ?

03.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je vous confirme qu'un dossier relatif au financement de la ligne à grande vitesse entre Lembeek et la frontière française a été abordé par le conseil d'administration. La possibilité d'un leasing est envisagée. Par une telle opération, la SNCB accorderait à la contrepartie américaine le droit d'exploitation de la ligne, dans le cadre d'une concession domaniale à long terme. Par une sous-concession d'environ 26 ans, l'investisseur américain retransférerait immédiatement les droits d'exploitation à la SNCB. Au terme de cette sous-concession, la SNCB pourrait racheter les droits.

Le conseil d'administration n'a pas encore pris de décision. Un avis juridique a d'ailleurs été demandé à la direction de la SNCB.

À ce stade, la direction de la SNCB ne voit pas en quoi elle ne respecterait pas la loi du 21 mars 1991 puisqu'elle n'envisage pas une opération de *sale and lease back*, mais une concession domaniale. De plus, l'opération ne comporterait aucune cession de droit réel sur la ligne ferroviaire. Dans le cadre plus général qui régit les relations entre la SNCB et l'État se pose la question de savoir si la SNCB peut aliéner son patrimoine. C'est une question inquiétante, surtout vu l'ampleur de la dette de la SNCB.

L'incident est clos.

04 **Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les agressions dans les gares malinoises" (n° 3206)**

04.01 **Bart Somers** (VLD): En gare de Malines, des jeunes importunent régulièrement les voyageurs. La SNCB a demandé à la police de prévoir des patrouilles supplémentaires. Dans le cadre d'un plan de sécurité, la société a en outre demandé l'installation de caméras de surveillance dans les gares de Malines et de Nekkerspoel et de doter ces gares d'un service de surveillance interne.

Pourriez-vous me donner quelques explications au sujet de ces propositions de la SNCB qui se trouvent déjà à votre cabinet depuis le milieu de l'an dernier. Un groupe de travail ad hoc devait les examiner. A-t-il terminé sa mission? Quand

niet lang meer op een structurele oplossing wachten.

04.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands) : Het veiligheidsplan dat mij werd voorgelegd op 10 november 2000 heeft betrekking op de Mechelse stations. De veiligheidsproblematiek werd gemeld door de regiomanager Mechelen.

Er werd een brigade B-security opgericht in Mechelen. Ze zal 24 uur op 24 uur actief zijn en in de eerste plaats een ontradende opdracht hebben.

De NMBS stelde voor bewakingscamera's te installeren in de Mechelse stations. Dat kan gebeuren in de eerste zes maanden van 2001.

Het veiligheidsplan staat los van de NMBS-werkgroep ad hoc. We wachten niet op het verslag van die werkgroep om iets te doen in Mechelen.

04.03 **Bart Somers** (VLD): De B-Security zou volgens de minister 24 uur op 24 operationeel zijn. Dat geldt dan toch niet voor het station van Mechelen. De B-Security is er namelijk niet wanneer zowel het spoorwegpersoneel als de passagiers hen nodig hebben.

De spoorwegpolitie moet vanuit Leuven of Antwerpen komen, hetgeen hen vaak tijd doet verliezen. Op de koop toe hebben die mensen nu al veel te veel werk.

Het veiligheidsdebat moet worden losgekoppeld van het totaaldebat met de NMBS. Er mag geen tijd worden verloren als we de veiligheid van personeel en passagiers willen vrijwaren.

Over de komst van de bewakingscamera's in het Mechelse station verheug ik me. Ik zal aandachtig volgen of ze er wel degelijk op 30 juni zullen hangen.

Het incident is gesloten.

05 **Mondelinge vraag van de heer Hugo Philtjens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nijpende rechtsonzekerheid voor exploitanten van toeristische lijnen" (nr. 3239)**

05.01 **Hugo Philtjens** (VLD): De minister kent de problematiek van de toeristische lijnen. Ze kwam al aan bod in de commissie en ik verwijs naar die bespreking.

Werd er al contact genomen met exploitanten, gewesten en NMBS? Welke initiatieven komen er

prenez-vous une décision ? Malines ne peut plus attendre trop longtemps une solution structurelle.

04.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Le plan de sécurité qui m'a été présenté le 10 novembre 2000 concerne les gares de Malines. Nous avons été avertis du problème de sécurité par le manager de la région de Malines.

Une brigade « B-security » a été créée à Malines. Elle travaillera 24 heures sur 24 et sa mission essentielle aura un caractère dissuasif.

La SNCB a proposé d'installer des caméras de surveillance dans les gares malinoises. Cela pourra se faire au cours des six premiers mois de 2001.

Le plan de sécurité n'a rien à voir avec le groupe de travail ad hoc de la SNCB. Nous n'attendons pas son rapport pour agir à Malines.

04.03 **Bart Somers** (VLD): Selon la ministre, la B-Security devrait être opérationnelle 24 heures sur 24. Mais visiblement ce n'est pas le cas à la gare de Malines. La B-Security n'y est en effet pas présente quand le personnel des chemins de fer aussi bien que les passagers en ont besoin.

La police ferroviaire doit venir de Louvain ou d'Anvers, ce qui lui fait souvent perdre du temps. De surcroît, ces gens ont déjà beaucoup trop de travail à l'heure actuelle.

Il faut dissocier le débat sur la sécurité du débat global auquel participe la SNCB. Il n'y a pas de temps à perdre si nous voulons sauvegarder la sécurité du personnel et des passagers.

Concernant l'installation de caméras de surveillance dans la gare de Malines, je m'en réjouis. Je vérifierai si elles seront bien installées à la date du 30 juin.

L'incident est clos.

05 **Question orale de M. Hugo Philtjens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'insécurité juridique aiguë pour les exploitants de lignes ferroviaires touristiques" (n° 3239)**

05.01 **Hugo Philtjens** (VLD): La ministre connaît le problème des lignes touristiques. La question a déjà été abordée en commission et je me réfère au débat qui a eu lieu à l'époque.

A-t-on déjà pris contact avec les exploitants, les Régions et la SNCB? Une rencontre a-t-elle eu

vanwege de minister?

Zijn er bij het derde beheerscontract al beslissingen over de museumspoorwegen? Hoe worden de museumspoorwegen bij de beslissingen betrokken?

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik onderken het belang van de toeristentreinen. De inspanningen van de verenigingen die oude treinen op onze sporen willen laten rijden zijn prijzenswaardig. Ik begrijp de bezorgdheid. De veiligheid voor de reizigers is echter ook belangrijk.

Artikel 28 van het tweede beheerscontract, voor het afsluiten van het tweede bijvoegsel, bepaalde dat de NMBS niet de beheerder is van de infrastructuur van buiten dienst gestelde lijnen die gebruikt worden voor toeristische doeleinden. Een gebruiksrecht kon worden gegeven aan gemeenschappen, gewesten of provincies, die ze door derden kunnen laten gebruiken. Die derden moeten de infrastructuur in stand houden op een adequaat veiligheidsniveau. De NMBS kan een advies geven over de veiligheidsnormen. De NMBS kan een einde maken aan iedere toelating die bestaat op de datum van toepassing van het beheerscontract als er binnen de twee jaar na publicatie ervan geen gebruiksrecht werd verleend aan een gemeenschap, gewest of provincie. Gedurende een periode van maximum twee jaar voor de overname door een gemeenschap, gewest of provincie controleert de NMBS de veiligheidsnormen.

Het Vlaamse en Waalse Gewest bleken destijds, bij gesprekken ter zake met de NMBS, niet enthousiast om initiatieven met toeristische lijnen te nemen.

De raad van bestuur van de NMBS heeft het volgende beslist dat de tekst van de overeenkomsten inzake de buiten dienst gestelde lijnen snel zal herzien worden. De NMBS zal zelf op kosten van de exploitanten verzekeringspolissen afsluiten. De exploitanten van een museumlijn die verkeer organiseren op de installaties van de NMBS zullen de nodige stappen moeten ondernemen om het statuut van "hulp van de spoorweginfrastructuurgebruiker" te verkrijgen.

Elk van de betrokken lijnen is al een keer bezocht en gecontroleerd.

Deze strenge voorwaarden van de NMBS mogen de mensen die passioneel met dergelijke lijnen bezig zijn, niet ontmoedigen.

lieu? Quelles initiatives la ministre a-t-elle l'intention de prendre?

Des décisions ont-elles déjà été prises dans le cadre du troisième contrat de gestion à propos des lignes-musée? De quelle manière les responsables de ces lignes sont-ils associés au processus décisionnel?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je reconnais l'intérêt des lignes touristiques. Les efforts consentis par les associations qui souhaitent faire rouler d'anciens trains sur les lignes sont tout à fait louables et je comprends leurs préoccupations. On ne peut cependant pas perdre de vue la question de la sécurité des voyageurs.

L'article 28 du deuxième contrat de gestion, avant la conclusion du deuxième avenant, précisait que la SNCB n'assurait pas la gestion de l'infrastructure des lignes désaffectées utilisées à des fins touristiques. Un droit d'usage peut être conféré aux Communautés, aux Régions et aux Provinces qui peuvent ensuite confier l'utilisation des lignes à des tiers. Ces tiers doivent maintenir les infrastructures en état et garantir un niveau de sécurité suffisant. La SNCB peut donner un avis sur les normes de sécurité à respecter. La SNCB peut mettre un terme à toute autorisation qui existe au moment de l'entrée en vigueur du contrat de gestion, lorsque dans un délai de deux ans après sa publication aucun droit d'usage n'a été accordé à une Communauté, une Région ou une Province. Pendant une période de deux ans maximum avant la reprise par une Communauté, une Région ou une Province, la SNCB contrôle les normes de sécurité.

Dans le cadre de discussions menées à l'époque entre les Régions flamande et wallonne et la SNCB, les Régions n'avaient guère montré de l'enthousiasme pour les lignes touristiques.

Le conseil d'administration de la SNCB a décidé que le texte de la convention relative aux lignes désaffectées sera revu. La SNCB contractera elle-même des primes d'assurance, aux frais des exploitants. Les exploitants d'une ligne-musée qui font circuler des trains sur les installations de la SNCB devront entreprendre les démarches nécessaires pour obtenir le statut d'aide de l'utilisateur des infrastructures ferroviaires.

Chacune des lignes concernées a déjà été contrôlée au moins une fois.

Ces conditions strictes imposées par la SNCB ne peuvent décourager les personnes qui s'occupent avec passion de ces lignes.

In het kader van het derde beheerscontract zal er een definitieve regeling worden gezocht. Wij mogen geen toeristisch belangrijke initiatieven ontmoedigen.

05.03 **Hugo Philtjens** (VLD): Ik dank de minister voor haar antwoord. Zij is net als ik bezorgd voor het vrijwaren van de inbreng van de vrijwilligers en voor de moeilijke financiële situatie van de toeristische lijnen. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de onderhandelingen over het beheerscontract met de NMBS.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.32 uur.

Dans le cadre du troisième contrat de gestion, un règlement définitif sera élaboré. Nous ne pouvons décourager ces initiatives importantes sur le plan touristique.

05.03 **Hugo Philtjens** (VLD): Je remercie la ministre pour sa réponse. Tout comme moi, elle souhaite préserver l'apport des bénévoles et elle est préoccupée par la situation financière difficile dans laquelle se trouvent les lignes touristiques. Il faudra tenir compte de ces éléments lors des négociations qui seront menées avec la SNCB à propos du contrat de gestion.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18.32 heures.