



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

dinsdag

mardi

13-03-2001

13-03-2001

14:00 uur

14:00 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 Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergoedingen van de examens voor lijnpiloot" (nr. 3418) 1
Sprekers: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de participatie van ABX in een Pools textielbedrijf" (nr. 3489) 2
Sprekers: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 4
 - de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de spoorweginfrastructuur te Gent" (nr. 3505)
 - de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 3512)
- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4044) 5
Sprekers: Francis Van den Eynde, Tony Van Parys, Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 9
 - mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de spoorontdubbeling tussen Brussel en Ottignies en Brussel en Nijvel door een geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (nr. 4010)
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verwezenlijking van het GEN-project in het Brusselse" (nr. 4096)
Sprekers: Simonne Creyf, Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 12
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het installeren van een LPG-systeem in voertuigen" (nr. 4018)
 - de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de

SOMMAIRE

- Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les minervals des examens de pilote de ligne" (n° 3418) 1
Orateurs: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation d'ABX dans une entreprise textile polonaise" (n° 3489) 2
Orateurs: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 5
 - M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand" (n° 3505)
 - M. Tony Van Parys à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 3512)
- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place réservée à l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 4044) 5
Orateurs: Francis Van den Eynde, Tony Van Parys, Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 9
 - Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de remplacement du dédoublement de la voie entre Bruxelles et Ottignies et Bruxelles et Nivelles par une nouvelle ligne Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (n° 4010)
 - Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concrétisation du projet RER dans la région bruxelloise" (n° 4096)
Orateurs: Simonne Creyf, Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 12
 - Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'installation d'un système LPG sur les véhicules" (n° 4018)
 - M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les

redenen die de niet-publicatie verrechtvaardigen van de koninklijke besluiten houdende de technische installatienormen van het LPG-systeem alsook de erkenningsnormen van de LPG-installateurs" (nr. 4089)

Sprekers: Marie-Thérèse Coenen, Luc Paque, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een aantal dossiers voor de regio Waas en Dender in het NMBS-investeringsplan 2001-2010" (nr. 4180)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de dienstverlening aan de loketten van de NMBS" (nr. 4085)

Sprekers: Magda De Meyer, Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de conclusies van het Milieu-Effectenrapport (MER) inzake de IJzeren Rijn" (nr. 4024)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie van het dossier-IJzeren Rijn" (nr. 4050)
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de IJzeren Rijn" (nr. 4069)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 4179)

Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jos Ansoms, Luc Sevenhans, Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het lage comfortniveau van de nieuwe dieseltreinen die onder meer ingezet worden op de lijn Antwerpen-Neerpelt" (nr. 4032)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stakingsaanzegging van de spoorbonden" (nr. 4095)

Sprekers: Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

raisons justifiant la non publication des arrêtés royaux définissant les normes techniques d'installation du système LPG ainsi que les normes d'agrément des installateurs LPG" (n° 4089)

Orateurs: Marie-Thérèse Coenen, Luc Paque, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions orales jointes de
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de dossiers relatifs à la région entre la Dendre et le pays de Waas dans le plan d'investissements de la SNCB 2001-2010" (n° 4180)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service aux guichets de la SNCB" (n° 4085)

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

Questions orales jointes de
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conclusions de l'Etude d'incidence (MER) relative au Rhin de fer" (n° 4024)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier Rhin de fer" (n° 4050)
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du Rhin de fer" (n° 4069)
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 4179)

Orateurs: Frieda Brepoels, présidente du groupe VU&ID, **Jos Ansoms, Luc Sevenhans, Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le niveau de confort lamentable des nouveaux autorails utilisés sur la ligne Anvers-Neerpelt" (n° 4032)

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

Question orale de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le préavis de grève des syndicats de cheminots" (n° 4095)

Orateurs: Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het postsorteercentrum te Gent" (nr. 4103) <i>Sprekers:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	24	Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le centre de tri postal à Gand" (n° 4103) <i>Orateurs:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	25
Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het fietsdepot in Brussel-Noord" (nr. 4109) <i>Sprekers:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	26	Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'abri à vélos à la gare de Bruxelles-Nord" (n° 4109) <i>Orateurs:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	26
Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkoop door de NMBS van haar pakjesdivisie" (nr. 4168) <i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	27	Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vente par la SNCB de son service colis" (n° 4168) <i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	27
Mondelinge vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Parijs" (nr. 4111) <i>Sprekers:</i> Jean Depreter, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	29	Question orale de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles et Paris" (n° 4111) <i>Orateurs:</i> Jean Depreter, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	28
Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorweg-infrastructuur en de multimodaliteit in het Luikse in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4127) <i>Sprekers:</i> Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	30	Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les infrastructures ferroviaires et l'intermodalité en région liégeoise dans le plan décennal de la SNCB" (n° 4127) <i>Orateurs:</i> Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	30
Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. 4170) <i>Sprekers:</i> Luc Sevenhans, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	34	Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'autorisation d'exercer la fonction d'agent maritime" (n° 4170) <i>Orateurs:</i> Luc Sevenhans, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	34

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 13 MAART 2001

14:00 uur

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

du

MARDI 13 MARS 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.03 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.03 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergoedingen van de examens voor lijnpiloot" (nr. 3418)

01 Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les minervals des examens de pilote de ligne" (n° 3418)

01.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik stel deze vraag in commissie omdat het probleem acuut is. De betrokkenen worden immers de komende weken voor het probleem gesteld. Kort samengevat gaat het over een bepaald koninklijk besluit dat een regeling bepaalt voor het bekomen van een ATPL(A)-attest. Zij moeten voor een bepaald deel van hun opleiding een examen afleggen. Dat examen kunnen ze ofwel doen in één keer vier dagen, ofwel in twee keer twee dagen. Blijkbaar is er een dispuut tussen het Bestuur der Luchtvaart en die kandidaten die ervoor opteren om het examen af te leggen in twee maal twee dagen. De kandidaten zijn van oordeel dat zij geen tweemaal het inschrijvingsgeld moeten betalen. Dit is het acute probleem.

Meer algemeen doet zich uiteraard het probleem voor van de hoge kostprijs van de opleiding van de lijnpiloot. Dit is toch wel zeer problematisch. Ik had graag geweten, mevrouw de minister, of u de

mening deelt van het Bestuur der Luchtvaart dat personen die onmiddellijk verkiezen dit examen in tweemaal af te leggen tweemaal het inschrijvingsgeld moeten betalen. Ik had ook graag geweten wat uw mening ten gronde is over de problematiek van de kostprijs van de opleiding van lijnpiloot.

01.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Vanoost, vooreerst wens ik uw aandacht te vestigen op het nieuw koninklijk besluit van 14 februari 2001. De 5°, punt B3 van artikel 3, § 1, betreffende vergoedingen voor de luchtvaart en verschenen in het Belgisch Staatsblad van 21 februari 2001, maken een onderscheid tussen een eerste deelname aan het examen van lijnpiloot tegen een betaling van 350 euro en elke bijkomende deelname ter vervollediging van de sessie aan 175 euro. Dit zijn dus twee verschillende zaken.

Een dergelijk verschil werd eveneens ingevoerd voor private bestuurders en beroepsbestuurders, alsook voor een aantal bevoegdheidsverklaringen. Er is hier dus geen sprake van een inschrijvingsgeld van 15.000 frank per zittijd. Sedert 1989 heeft de toenmalige regering de subsidiëring van de Burgerluchtvaartschool stopgezet en bestaat er dus geen tegemoetkoming meer in de hoge kosten voor de opleiding van piloten. Het kostenaandeel voor deelname aan examens bedraagt overigens slechts ongeveer 1% van de totale opleidingskosten. De bedragen die het bestuur vordert, dekken slechts gedeeltelijk de door het bestuur gemaakte kosten. Ik ga met u akkoord dat de opleiding inderdaad zeer duur is en bovendien

grotendeels in handen van de privé-sector. In het kader van mijn bevoegdheid heb ik echter op dat vlak niet zo veel mogelijkheden om terzake tussenbeide te komen.

01.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, nog een korte vraag voor zover u daarop kunt antwoorden. Is dit nieuwe koninklijk besluit dat recent werd goedgekeurd ook van toepassing op de studenten die zich in januari ingeschreven hadden volgens de oude procedure?

01.04 Minister Isabelle Durant: Ja.

01.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ten slotte, nog een algemene opmerking over de opleiding van de lijnpiloot. Zoals u wellicht weet verdienen lijnpiloten, eenmaal ze aan het werk zijn, goed hun boterham. Ze dragen een grote verantwoordelijkheid, hun wedde is dan ook verantwoord. Uit democratisch oogpunt rijst wel een probleem als alleen maar mensen die het zich financieel kunnen veroorloven voor die opleiding kiezen. Dit probleem moet in de toekomst nader worden bekeken.

De **voorzitter**: Ik feliciteer zowel de regering als de heer Vanoost voor de bondigheid van hun optreden.

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

02 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de participatie van ABX in een Pools textielbedrijf" (nr. 3489)

02 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation d'ABX dans une entreprise textile polonaise" (n° 3489)

02.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, wat men soms een gunstige wind noemt, heeft mij de toelichting bij de geconsolideerde jaarrekening van de NMBS bezorgd. Daarin ziet men een indrukwekkende reeks van participaties, door de NMBS overgenomen bedrijven en dochterondernemingen. Eén van die dochterondernemingen trok mijn aandacht. Het gaat namelijk om een Pools bedrijf, TEXTIL-CENTRUM JANIKOWO/TCJ, dat voor 100% in handen is van ABX.

Mijn vragen zijn de volgende.
Ten eerste, met welk doel werd door ABX

besloten om eigenaar te worden van een textielonderneming in Polen? Wat is de meerwaarde daarvan voor een baantransportbedrijf als ABX?

Ten tweede, vindt de minister het opportuun dat geld van de Belgische belastingbetaler wordt gebruikt voor het opkopen van een Pools textielbedrijf? Welke acties denkt de minister in deze zaak te ondernemen? Is er volgens de minister voldoende controle op de expansiepolitiek van ABX?

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Somers, dat is een familiegeschiedenis. Volgens de NMBS is de onderneming TEXTIL-CENTRUM Janikowo/TCJ geen dochter, maar een achterkleindochter van de NMBS. Sinds verscheidene jaren maakt zij deel uit van de groep THL. Toen de NMBS die onderneming overnam in 1998, werd zij automatisch overgedragen met alle ondernemingen van de groep. Het behoud van deze participatie is verbonden met de algemene strategie van de groep inzake logistiek aldus NMBS. De NMBS en sommige van haar dochter- of kleindochterondernemingen doen dus aan cash pooling waarbij thesauriemiddelen bij voorkeur worden geplaatst bij een maatschappij uit de groep. Schommelingen in de twee richtingen zijn eigen aan dergelijke formule binnen een economische groep: het bedrijf dat vandaag leningen toekent, kan morgen zelf debiteur zijn geworden. De fluctuerende kortetermijnleningen die door de NMBS aan haar dochterondernemingen als ABX Logistics worden toegestaan, zijn het gevolg van een wisselende dagelijkse financieringsbehoefte. Zoals reeds eerder geantwoord, treedt de NMBS op als operationeel centrum voor de financiële tegoeden en schulden tussen de verschillende dochterondernemingen en de moederonderneming. Deze activiteit is ruim kostendekkend.

De geschatte strategische investeringen werden door een consultant verder toegelicht op de speciale raad van bestuur van 13 februari 2000. Interessant is dat hierbij duidelijk rekening werd gehouden met de investeringen die in het verleden gebeurden. In dit verband werd de raad van bestuur uitvoerig ingelicht over de evolutie van zowel de kortetermijnthesaurie als de langetermijnfinancieringsbehoeften van de ABX Logistics-groep. De raad van bestuur heeft de verschillende strategische initiatieven reeds besproken en zal binnenkort dienaangaande de nodige beslissingen treffen. Ik heb het hier al

geantwoord op sommige soortgelijke vragen inzake kleindochters van ABX en dus de NMBS, maar u kent de wet van 1991. Ik zal dat niet elke keer herhalen, maar zelfs al ga ik niet altijd helemaal akkoord met die wet, blijf ik toch een legalist en moet ik de wet uitvoeren. De regeringscommissaris heeft bij voorbeeld nooit een beslissing over ABX van de raad van bestuur opgeschort. U weet dat de voogdijminister alleen kan ingrijpen als de regeringscommissaris voordien een beslissing heeft opgeschort. Zo is de wet. Het is de taak van de raad van bestuur om met eigen middelen dat beleid te voeren dat de ontwikkeling van de maatschappij het meest ten goede komt en dit zonder inbreuk te plegen op de wettelijke en reglementaire bepalingen, de statuten van de NMBS en het beheerscontract. U weet ook dat niet ik die wet heb goedgekeurd en dat het respecteren van de toepassing ervan niets zegt over mijn opinie inzake de gegrondheid ervan. Ik heb trouwens, zoals u weet, een voorontwerp ingediend tot wijziging van de wet van 1991. Dat wordt thans besproken in de regering in het kader van onze werkgroep.

Ik herhaal mijn bezorgdheid en mijn wens dat de investeringen van de NMBS zoveel mogelijk ten goede komen aan haar maatschappelijk doel, met name het spoorwegvervoer. Mijn hervormingsvoorstellen hebben precies tot doel de organisatiestructuren van de maatschappij en de keuzes inzake de herinvesteringsbeslissingen die daaruit voortvloeien, te herbekijken. Dat is mijn standpunt in het algemeen.

Voorzitter: Lode Vanoost.

Président: Lode Vanoost.

J'en arrive à la question de M. Chastel. Il est évidemment important que la SNCB définisse clairement sa politique en matière de transport de marchandises dans le souci de respecter l'unicité ferroviaire de l'entreprise et les investissements qui devront être consentis, non seulement pour compléter ou non l'outil ABX mais aussi – et c'est plus fondamental – pour moderniser le transport ferroviaire qui est le métier de base de la SNCB.

C'est pour éclairer les fondements d'une politique en la matière que la SNCB a commandé au Boston Consulting Group un audit concernant les options stratégiques à suivre pour le transport des marchandises. Cet organisme a fait un certain nombre de recommandations concernant ABX, notamment à propos de sa consolidation. L'audit fait apparaître que ABX ne constitue plus un transporteur routier, métier au sein duquel les marges sont très faibles, mais plutôt un

intégrateur qui propose non seulement le transport des marchandises mais également un ensemble de tâches connexes, telles que le groupage ou la logistique qui sont des éléments très importants. Ces activités ne peuvent être exercées qu'au niveau international, voire mondial dans le cadre d'une ouverture des marchés de transport.

S'il est vrai qu'actuellement, ABX travaille très peu en synergie avec le rail, le consultant a néanmoins identifié un certain nombre de synergies importantes, possibles à réaliser à court et moyen termes, notamment via IFB ou même B-Cargo, pour autant que cette activité fasse l'effort de se repositionner plus correctement par rapport à ses concurrents étrangers.

Pour y arriver, ABX devrait d'abord consolider quelque peu sa position au cours des dix-huit mois à venir car, après cette période, on considère qu'ABX a des chances d'être rentable. Il serait alors normal que les bénéfices réalisés reviennent à la SNCB puisque c'est elle qui a consenti les investissements.

Par ailleurs, ce consultant considère également que la division "Petits colis" doit sortir du cadre à la fois de la SNCB en tant que transporteur ferroviaire, et d'ABX en tant qu'acteur à haute valeur ajoutée dans le monde de la logistique. Le consultant recommande donc à la SNCB de se défaire de cette division. C'est d'ailleurs une décision en voie d'être réalisée en ce qui concerne les colis inférieurs à 30 kilos puisqu'une synergie est réalisable avec La Poste. C'est donc une mesure souhaitable.

Si on veut recadrer la SNCB sur ses activités premières, ABX devra, pour justifier sa légitimité au sein de la SNCB, jouer un rôle de "feeder" du transport ferroviaire et non du transport routier pur. Ce rôle peut intervenir à la fois sous l'aspect purement physique, notamment par un apport des marchandises au rail et par leur distribution dans la logique d'un transport combiné, et sous l'aspect logistique, par une commercialisation des produits ferroviaires et l'offre au chargeur d'une prestation "porte à porte".

Le rapport du Boston Consulting Group a été présenté à la SNCB. Ce consultant a aussi été entendu par notre groupe de travail qui doit prendre des décisions en ce domaine. Jusqu'à présent, aucune décision n'a été prise ni par la SNCB ni par le gouvernement en ce qui concerne ABX, mais l'éclairage du consultant était particulièrement intéressant pour envisager une stratégie à long terme.

Cela fait partie des aspects qui seront discutés dans le cadre du groupe du travail sur les perspectives de la société ABX, en vue de recentrer la SNCB sur son métier de base. De plus, il faut éviter que des investissements importants, qui ont été consentis sur base de la dotation publique, au bénéfice de la logistique plutôt que dans le transport routier au sens strict, ne portent pas leurs fruits. La revente d'ABX, qui est encore peu rentable, à très bas prix reviendrait à opérer ce que j'appelle la socialisation des pertes et la privatisation des profits que la société peut espérer, en l'occurrence au profit de l'acquéreur éventuel d'ABX.

Tout investissement prévoit un "return" dans le temps. Tel était évidemment l'objectif. Car aujourd'hui encore, le consultant estime qu'il faudra encore un certain temps avant que ces investissements soient rentabilisés. Il me semble impensable d'envisager la revente de ce secteur qui, au demeurant, a coûté fort cher en investissements, alors qu'il n'a encore rien rapporté. Je ne parle évidemment pas ici des petits colis, car c'est un autre domaine. Il serait anormal que la SNCB ne bénéficie pas des retours du pari qu'elle a fait et que dès lors ABX soit vendue ou séparée de la société dans des conditions qui seraient très avantageuses pour l'acheteur et extrêmement défavorables pour la SNCB et, par voie de conséquence, pour les deniers publics.

Voilà mon point de vue à ce stade-ci. Il est clair que ce sont des choses qui se discuteront encore dans les jours et semaines qui viennent, notamment dans le cadre de la stratégie générale de repositionnement de la SNCB sur son métier de base.

Le **président**: Madame la ministre, je constate que vous avez déjà donné des éléments de réponse à la question orale n° 4104 de M. Olivier Chastel, prévue en point 13 de notre agenda. Mme Frieda Brepoels, qui n'est pas encore présente, avait déposé une question orale jointe. Dès lors, vous devrez réitérer votre réponse si Mme Brepoels le souhaite.

02.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, si c'est nécessaire, je le ferai avec grand plaisir.

02.04 Bart Somers (VLD): Mevrouw de minister, niet alleen antwoordde u uitvoerig op mijn concrete vraag, maar bovendien trachtte u een breder beleidskader te schetsen, wat ons toelaat

de toekomst van ABX beter te begrijpen.

Op economisch vlak ben ik wellicht te weinig onderlegd om te begrijpen dat deze kwestie op lange termijn te maken kan hebben met liquiditeiten, investeringen, dat de "achterkleindochteronderneming" van een textielbedrijf een belangrijk instrument kan zijn om de liquiditeiten op een verstandige manier te beleggen en dat men dan voor 100% aandeelhouder wordt van een dochteronderneming.

Wij worden overal geconfronteerd met het kerntakendebat, dat een erg nuttig debat is, en misschien ware het in die zin voor ABX ook aangewezen een dergelijk debat te voeren en zich af te vragen wat de meerwaarde is van een Poolse textielonderneming en of het financieel beleid niet via andere wegen kan worden georiënteerd.

Voorts, mevrouw de minister, overdonderde u mij een beetje met het breder beleidskader waarover u het had. Daar moet ik even over nadenken. Mocht ik van kwade wil zijn – wat ik niet ben – dan zou ik ervan uitgaan dat dit een situatie is waarbij de NMBS belastinggeld van alle Belgen aanwendt op domeinen die toebehoren aan de privé-sector, waar de vrije markt moet kunnen spelen, waardoor, volgens de Europese regelgeving, erg betwiste oneerlijke concurrentie wordt georganiseerd. Hierbij wordt het pas interessant zodra wordt vastgesteld dat de NMBS behoefte heeft aan privé-partners met specifieke kwalificaties. Na een zoektocht komt ABX uit de bus en wordt niet alleen privé-partner van de NMBS, maar ook van De Post. Met andere woorden, de NMBS moet zich wat terugtrekken door bepaalde taken van zich af te stoten.

ABX functioneert eveneens als privé-partner van De Post, wat volgens mij een creatieve manier is om de vrije markt te betrekken via bedrijven die voor 100% toebehoren aan de Staat.

Is dit wel de juiste partner en is het wel de aangewezen manier om taken over te dragen van het ene overheidsbedrijf naar het andere? Volgens mij is dit niet de goede weg. Het probleem omtrent ABX blijft immers bestaan.

Mevrouw de minister, uw legalistische houding terzake verheugt mij. Dat siert u, maar u kan moeilijk anders reageren aangezien u de wet van 1991 tot stand bracht.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde mondelinge vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de spoorweginfrastructuur te Gent" (nr. 3505)

- de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 3512)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4044)

03 Questions orales jointes de

- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand" (n° 3505)

- M. Tony Van Parys à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 3512)

- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place réservée à l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 4044)

03.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mag ik voorafgaandelijk laten opmerken dat, als daarstraks iemand het eigen volk eerst-principe heeft verdedigd, het wel de burgemeester van Mechelen was?

Maar laat ik tot mijn vragen komen. Mevrouw de minister, indien u ooit een sociale film zou willen maken die zich afspeelt in een station uit de jaren dertig, dan beveel ik u een natuurlijk decor aan dat zeer goedkoop zal uitvallen, met name het station van Gent-Sint-Pieters, dat perfect zou passen in zo'n verhaal. Dat station bevindt zich bovendien heel slecht ten opzichte van het stadscentrum en ik denk niet dat een hoofdstation in welke grote stad van West-Europa ook zo veraf gelegen is van het centrum van de stad. Ik moet eraan toevoegen dat Dampoort, het tweede station van het Gent, er ook nogal belabberd bijligt. In feite weet u dat allemaal, want dat is hier al vaak ter sprake gekomen, helaas zonder al te stevige resultaten.

Een paar weken geleden vond het stadsbestuur van Gent het nodig om alle Gentse parlementsleden van alle partijen op het stadhuis samen te

roepen, samen met de provinciegouverneur en minister Van den Bossche. Er werd hen een document overhandigd dat ik hier bij mij heb en dat u waarschijnlijk – hoop ik – ook werd bezorgd. Mocht dat niet het geval zijn, dan zullen mijn collega's en ik dat alsnog doen.

Ondertussen heeft de informele groep die toen werd gevormd, naar verluidt, toch enig resultaat geboekt, want nadat mevrouw Moerman en de heer Schalk, twee meerderheidsleden die er aanwezig waren, onder andere bij de eerste minister, ook een Gentenaar, zijn gaan aankloppen, hebben zij van u, mevrouw de minister, een toezegging van 1,7 miljard gekregen, als ik de krantenberichten en Belga mag geloven.

Nu is 1,7 miljard geen formidabel bedrag wanneer men volgens de ramingen van het stadsbestuur voor het Sint-Pietersstation alleen al bijna 7 miljard nodig heeft. Ik heb het nog niet over de verhoging van het tracé van lijn 58 of de verbeteringen aan het station Dampoort. In dat kader is 1,7 miljard niet formidabel, ook al lijkt het misschien veel.

Mevrouw de minister, mogen wij op meer hopen?

Waarom zal de 1,7 miljard worden besteed? Voor welke werken is het bedrag bestemd? Met andere woorden, welke projecten moeten we laten vallen?

Vinden wij dat bedrag terug op de begroting? Ik hoor dat er op dat vlak nogal wat problemen zijn. Kunt u ons garanderen dat het bedrag in de begroting is ingeschreven?

Is het geen tijd om wat te doen aan de slechte toestand van het station Gent-Sint-Pieters en omgeving, het tweede grootste station van Vlaanderen – het is niet het grootste station van Vlaanderen, maar daarover wens ik geen dispuut; ik ben wellicht niet al te chauvinistisch –, dat toch goed is voor 35.000 reizigers per dag?

Ik zal u straks onder vier ogen zeggen wat het verschil is op dat vlak. Graag vernamen wij of het niet mogelijk is om eindelijk wat te doen aan de zeer slechte toestand van de spoorwegen in en rond Gent. Het is hoog tijd.

03.02 Tony Van Parys (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, wij hebben met genoeg vastgesteld dat uw partijen vorig weekend in Gent hebben gecongresseerd. Vermoedelijk zullen heel wat militanten van Agalev en Ecolo gebruik hebben gemaakt van de uitzonderlijke faciliteiten van het Sint-Pietersstation naar aanleiding van deze

manifestatie. Ik hoop dat dit een stimulans is geweest om de investeringen die daar absoluut noodzakelijk zijn te ondersteunen. De discussie is heel duidelijk. De installaties van het Sint-Pietersstation in Gent zijn dermate verouderd dat er eigenlijk geen sprake meer is van enig comfort voor de reizigers. Het probleem van de fietsenstalling is evenals het parkeerprobleem enorm. De hele mobiliteit in de regio wordt daardoor deels geconditioneerd. Het is dan ook belangrijk dat men u vanuit Gent vraagt om daar prioritaire te investeren.

De aanleiding tot deze vragen waren de geruchten dat men Gent was vergeten in het tienjarenplan voor de NMBS, daar waar voor andere grote steden in het land belangrijke investeringen waren vooropgesteld. Voor Antwerpen en Luik spraken men van 8 miljard frank, voor Brussel en Namen van 6 miljard frank en voor Leuven van 3 miljard frank. Gent zou echter zeer stiefmoederlijk worden behandeld. Intussen is er een aantal initiatieven genomen en wij willen ons daar graag bij aansluiten. De nood is immers bijzonder hoog.

Ik breng dit niet alleen ter sprake vanuit een lokale reflex want het Sint-Pietersstation te Gent is veel meer dan een lokaal probleem. Het is het grootste reizigersstation in Vlaanderen met 36.000 reizigers per dag. Als we de ontwikkeling bekijken van de haven van Zeebrugge, dan zal het Sint-Pietersstation daar ook een belangrijke rol in moeten spelen. Het gaat hier dus niet om een louter lokale vraag, de vraag situeert zich in het kader van een groot spoorwegknooppunt in Vlaanderen. In welke mate zal de regering hiermee rekening houden nu er belangrijke beslissingen moeten worden genomen. Er is niet alleen het probleem van het Sint-Pietersstation maar ook het prangende probleem van de ophoging van lijn 58. Dit laatste is evenzeer een prioriteit.

Uit de gegevens waarover wij beschikken blijkt dat in het tienjarenplan minstens 6,5 miljard frank in Gent zou moeten worden geïnvesteerd. Zo mogelijk zou er 4 miljard frank op korte termijn moeten komen. In welke mate kan worden tegemoetgekomen aan de prerogatieven van de Gentse omgeving en van Gent als verkeersknooppunt binnen Vlaanderen? Deze vraag wordt niet zozeer gesteld vanuit de oppositie maar eerder vanuit de gezamenlijke overtuiging van de positieve krachten in Gent en hun wil om hier iets aan te doen.

03.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer

de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vragen liggen in dezelfde lijn. Ik onderschrijf de bezorgdheid die door de twee voorgaande sprekers werd verwoord.

U bent reeds eerder over deze belangrijke problematiek ondervraagd. Vandaag worden deze vragen herhaald omdat de regering binnenkort wellicht zal beslissen over het investeringsplan voor de komende 10 jaar. Het is nogmaals onze bedoeling het belang te onderstrepen van het Sint-Pietersstation en de spoorweginfrastructuur in en rond Gent. Wij willen u vragen de nodige aandacht aan dit dossier te besteden.

Ik zal niet herhalen wat reeds werd gezegd over het Sint-Pietersstation, het station Dampoort en de lijn 58. Mevrouw de minister, als u straks in uw antwoord zou wijzen op het gebrek aan financiële middelen om die broodnodige investeringen te realiseren, vraag ik me af waarom u niet ingaat op het voorstel van de Vlaamse regering om bij te springen in de financiering. Minister-president Dewael deed een voorstel om de spoorweginvesteringen te laten cofinancieren door het Vlaamse Gewest met middelen die afkomstig zijn uit het Vlaams Financieringsfonds. Het Vlaamse Gewest zou in ruil de investeringsprioriteiten mogen helpen bepalen. Minister Stevaert heeft voorgesteld dat het Vlaamse Gewest financiële middelen zou lenen aan de NMBS om de investeringen te betalen, een zekere prefinanciering.

Mevrouw de minister, op beide voorstellen hebt u negatief gereageerd. U wees op het feit dat het hier gaat om een federale bevoegdheid waarin de gewesten niet moeten tussenbeide komen. Dit is toch wel verwonderlijk voor het voorstel van minister Stevaert, want indien ik mij niet vergis kan uw partij het toch goed vinden met de Socialistische Partij. Voorzitter Janssens was volgens mij aanwezig op de Agalev-dag in Gent waarop u ook aanwezig was. Ook minister Dua deed terzake een gelijkaardig voorstel. Ook daarop zou u echter negatief hebben gereageerd.

Mevrouw de minister, u bent op de hoogte van de problematiek. U zult ons straks waarschijnlijk antwoorden dat de NMBS onvoldoende middelen heeft. Waarom staat u dan zo negatief tegenover de voorstellen die vanuit de Vlaamse regering worden geformuleerd om u bij te springen en een soort financiering aan te bieden?

03.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van Parys beschikt over goede informatie over mijn agenda. Ik was in Gent

en ik heb niet alleen het Sint-Pietersstation maar ook het station Dampoort bezocht. Het was een nuttig bezoek om een beter zicht te krijgen op het algemeen verkeersprobleem.

Ik wil nogmaals wijzen op het geld en de bijdragen die door de NMBS uitgetrokken zijn in het basisplan en het tussenplan.

U weet dat de Gentenaars goed georganiseerd zijn. Zij hebben gelijk om als gemeente een vraag in te dienen. In het basisplan wordt een belangrijke inspanning geleverd voor het onthaal van de reizigers. Het bedrag van 1,67 miljard frank wordt uitgetrokken voor het Gentse Sint-Pietersstation, evenals aanzienlijke bedragen voor de andere stations, namelijk 2,8 miljard frank voor het noodwestelijke district. Op die manier bevestig ik het belang dat ik hecht aan onthaal, vooral in Gent-Sint-Pieters, dat een van de belangrijkste stations van Vlaanderen en zelfs van België is.

Het maximalistische plan vraagt 6,6 miljard frank voor aanpassingen in Gent-Sint-Pieters, die niet nader worden beschreven in het kader van het plan van de NMBS. De projecten moeten echter het onderwerp uitmaken van een gedetailleerde studie. Vooral gaat het om de volgende onderdelen: de voetgangerszone, de herinrichting van de binnenruimte tot een commerciële ruimte, de fietsenstalling, de autoparking en de bushaltes. Deze drie laatste passen in een algemeen concept.

Het maximalistische plan geeft de NMBS de mogelijkheid om lijn 58 Gent-Wondelgem over een afstand van 2,5 km te verhogen en de overwegen af te schaffen. De NMBS stelt ook voor de lijn Gent-Brugge helemaal of gedeeltelijk op vier sporen te brengen. De rechtvaardiging die hiervoor wordt gegeven op het vlak van de capaciteitsbehoeften stemt echter niet helemaal overeen met de verkeersgegevens.

Het maximalistische plan omvat een enveloppe van 8,36 miljard frank die het mogelijk maakt van start te gaan met grootschalige werken in geval er een overtuigend project naar voren wordt gebracht. In dat opzicht zou meer bepaald moeten worden gedacht aan een verhoging van de snelheid tot 200 km per uur, wat door de NMBS niet werd voorzien.

Ik denk dat de Gentenaars van de verschillende mogelijke scenario's op de hoogte zijn. De heer Van Hoorebeke zegt dat er betreffende de middelen een mogelijk probleem is. Welk is mijn standpunt wat betreft de piste van onder andere

de heer Stevaert en de heer Dewael? Ik herhaal wat ik in het weekend al aanhaalde. Voor mij is het belangrijk dat de echte noden in de drie gewesten beantwoord worden. Wij hebben het nu over Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Er komen echter nog vele andere projecten aan bod in deze commissie, zoals de tweede ontsluiting in Antwerpen, Antwerpen-Linkeroever, Limburg en de noord-zuidverbinding in Brussel. Ook Wallonië kent overigens zijn problemen. Wallonië is geen spoorparadijs, zoals de heer Ansoms opperde.

Samengevat kan ik zeggen dat de noden zeer groot zijn. In het algemeen heeft de regering 500 miljard frank ter beschikking. Dat is een grote bijdrage. Ik sta er echter voor open om dat bedrag nog te verhogen, bijvoorbeeld om de schuldproblemen op te lossen. Om de federale middelen te verhogen zouden we in de toekomst een fonds kunnen oprichten met gelden, afkomstig van de geprivatiseerde bedrijven. Het is niet de rol van de overheid om deze diensten te organiseren, maar wel om ze te reguleren. Dat is de problematiek van de verkoop van de activa van de Staat.

Ik heb geen bezwaar tegen een systeem dat op termijn de middelen verhoogt en aldus een echt antwoord biedt op de problematiek van Gent, Antwerpen, Limburg en Wallonië op het gebied van goederen en reizigers. Voor mij is het dus zeer duidelijk dat er federale middelen zijn en ik heb dan ook geen bezwaar om verder te gaan met de grote inspanning die reeds op tafel ligt. Vele Franstaligen en Nederlandstaligen van alle partijen, alsook economische actoren zijn er niet van overtuigd dat 500 miljard frank op korte termijn voldoende zal zijn en dus zeg ik dat wij, in het kader van een federale aanpak, middelen moeten zoeken om deze federale bijdrage op termijn te verhogen.

De investeringen voor de spoorwegen is geen zaak van dagen of maanden maar van vele jaren. Wij kunnen dus met onze enveloppe van start gaan, maar voorzien voor de toekomst een grotere investering door bijvoorbeeld bijkomende middelen of andere fondsen. Op federaal vlak kan ik aldus een correct antwoord geven op de verschillende vragen van de 3 gewesten. Dit is mijn rol als federaal minister en ik moet er tevens voor waken dat de spoorwegen, omwille van zijn financiering en van alle andere modaliteiten, een federale bevoegdheid blijft.

03.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen zeer kort te reageren.

Mevrouw de minister, het zal u wellicht verbazen, maar ik geef u gelijk als u zegt dat Wallonië geen spoorwegparadijs is. Dat is ongetwijfeld zo en ik kan u verzekeren dat mijn partij dit nooit zal beweren. Qua spoorwegen zijn er in Wallonië ernstige problemen, denk bijvoorbeeld maar aan de lijn Brussel-Charleroi. Maar wat heeft dit argument nu te maken met het feit dat de Vlaamse regering bereid is om geld te investeren in het oplossen van problemen die zich in Vlaanderen met de spoorwegen voordoen? De logica van uw antwoord is mij niet duidelijk, tenzij, en ik vrees ervoor, wij hier te maken hebben met een "retro-unitaristische" reflex. Dit is te duidelijk om "crypto" te zijn, maar het is alleszins zeer "retro". Immers, het is toch niet omdat Vlaanderen bereid is te investeren in zijn spoorwegen, dat dit moet worden verboden omdat het voor sommigen wellicht niet passend is. De reden hiervan ken ik niet, maar indien iedereen voor zijn eigen deur veegt, is de straat proper en netjes. Misschien kan men in Vlaanderen beginnen te vegen, vermits er blijkbaar nergens anders een bezem is.

Een tweede zaak. U moet mij verbeteren indien ik mij vergis, maar volgens een bericht van Belga zou er 1,670 miljard frank beschikbaar zijn met daarbij komend voor de noordwestelijke kant 2,8 miljard frank. De 8,36 miljard frank in een verre toekomst heeft in feite te maken met de verbinding tussen Gent en Brugge, een vierde spoor, enzovoort.

Ik sta hier ook achter, maar op dit ogenblik is dit niet de belangrijkste zorg van onze groep in Gent. Ik dank u voor uw antwoord.

03.06 Tony Van Parys (CVP): Mevrouw de minister, twee bemerkingen hierbij. Ten eerste, is het belangrijk om, in het kader van de cijfers die u naar voren hebt gebracht, een inspanning te doen om samen met de NMBS in bedragen te voorzien die in de eerste fase beschikbaar zijn voor de investeringen. Dit is het cruciale probleem op korte termijn. Uw antwoord in deze is bijzonder interessant, maar ik dring er toch op aan om in het basisplan een substantiëler bedrag uit te trekken dan wat nu is voorzien. U zegt dat sommige plannen niet concreet genoeg zijn, maar ik geloof dat er vanwege de stad Gent een totaalplan is dat overlegd is met de NMBS en de verschillende instanties. Dit plan is volgens mij voldoende concreet om de nodige beslissingen te kunnen nemen.

De financiering ervan moet economisch en budgettair bekeken worden. Hier zijn twee

gegevens van belang en de middelen van de federale overheid is er één van. In een mobiliteitsbeleid vanuit de federale overheid moet men bereid zijn om de supplementaire inkomsten die vanuit het autoverkeer gegenereerd worden, 43 miljard frank van 1996 tot 1999, prioritair te investeren in het openbaar vervoer en de spoorwegen. Als vanuit de gewesten evenwel de mogelijkheid ontstaat van financiering en prefinanciering, dan moet men hierop ingaan. Het ene sluit het andere niet uit. Ik begrijp dat u bevoegd bent voor het federale niveau en dat u op dit niveau een aantal initiatieven neemt, maar als de gewesten een initiatief nemen dat ten goede komt aan de mobiliteit en, zoals hier het geval is, dat zorgt voor een betere afwikkeling van het verkeer en de mogelijkheid biedt om het openbaar vervoer te bevorderen, dan kan men deze kans niet laten liggen. Dit is een basiseconomisch gegeven waarvoor u ongetwijfeld gevoelig bent en daarom wil ik u vragen om de initiatieven die vanuit de Vlaamse regering gekomen zijn, van minister Stevaert en minister-president Dewael, niet zomaar naast u neer te leggen. Dit zou vanuit economisch oogpunt totaal onaanvaardbaar zijn gezien de behoeften die we op dit moment hebben.

03.07 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik wil even wijzen op een tegenstrijdigheid in de houding van de minister. Mevrouw de minister, enerzijds, benadrukt u steeds dat de NMBS een federale bevoegdheid is en dat hiervoor federale middelen aangewend moeten worden. Anderzijds, zegt u dat u rekening houdt met de behoeften van de gewesten, dus met de lokale behoeften. U zegt dus eigenlijk dat het geen federale materie meer is, maar dat het bijna een gewestmaterie wordt omdat u rekening gaat houden met de behoeften van de verschillende gewesten.

Ik neem vandaag nog aan dat u niet bereid bent over te gaan tot de regionalisering van de NMBS zoals gevraagd, maar volgens mij moet het toch mogelijk zijn een stap vooruit te zetten en de gewesten te betrekken bij het spoorwegbeleid. De gewesten zijn daar vragende partij voor. Vanuit de Vlaamse regering, en naar ik aanneem ook vanuit de Waalse, vraagt men deel te mogen uitmaken van de raad van bestuur van de NMBS. U weigert dat echter. Men moet geen separatist of federalist zijn om te weten dat vanuit het oogpunt van behoorlijk bestuur, zelfs vanuit federaal oogpunt, het toch een belangrijke stap voorwaarts zou zijn indien u zou aanvaarden dat de gewesten ook deel zouden uitmaken van de raad van bestuur.

Ik kom dan even op de middelen. De heer Van Parys is mij daar met zijn standpunt toch bijgetreden. U zegt dat de federale middelen onvoldoende zijn, dat u zult zoeken naar bijkomende middelen en zult proberen om bedrijven in te schakelen. U gaat dus akkoord met private bijstand of sponsoring, maar als de Vlaamse regering u een voorstel doet om financieel bij te springen, dan mag dat niet omdat het zou ruiken naar federalisering. Ik stel vast dat in uw antwoord vandaag twee tegenstrijdigheden zitten. Enerzijds wil u op het federale standpunt blijven, anderzijds wil u rekening houden met de behoeften van de gewesten. Wanneer dan middelen worden aangeboden om dat te realiseren, zegt u dat dit niet kan en dat u dit alleen wil via de particuliere sector. Ik denk dat u daar eens ernstig moet over nadenken en daar eens met Agalev over moet praten. Uw standpunt van vandaag is niet langer houdbaar.

03.08 Minister **Isabelle Durant**: Ik merk op dat vanuit Gent, waar er toch een belangrijk probleem is, er een echt debat komt, zelfs al hebben wij niet dezelfde opvatting over de modaliteiten en de inspanningen die moeten worden gedaan.

Eerst even over de timing, mijnheer Van Parys. Ook dat is een manier van werken en dat heeft niets te maken met de middelen. Ik ben een groot voorstander van een systeem met duidelijke termijnen voor elk project. Wij weten dat het interessant en zelfs noodzakelijk is een plan te hebben inzake termijnen. Sommige investeringen kunnen bij gebrek aan een plan of aan geld tot een latere datum worden uitgesteld. Een mechanisme om te garanderen dat er een datum of termijnen worden gekleefd op een investering, lijkt mij nodig. Er moet compatibiliteit zijn met de verschillende administratieve vragen. Dat is voor mij heel belangrijk, maar dat heeft niets met de middelen te maken.

Dan is er de bevoegdheid. De bevoegdheid is federaal, dat ontkent niemand. Het netwerk loopt naar de gewesten en zelfs naar de gemeenten. Dat wil niet zeggen dat de bevoegdheid gemeentelijk wordt. De bevoegdheid is federaal, maar het netwerk loopt naar de gewesten en zelfs naar de gemeenten. Wij moeten dus ook rekening houden met hun vragen. Dat wil niet zeggen dat dit moet worden gewijzigd.

U hebt het over de vertegenwoordiging van de gewesten bij de raad van bestuur. Ik weet dat het Vlaams Gewest terzake vragende partij is, maar dat geldt niet voor het Waals en het Brussels Gewest. Wij hadden een hoorzitting in het kader

van de werkgroep. Het was interessant te horen dat er unanimiteit was tussen de drie gewesten: een is vragende partij om in de raad van bestuur te zetelen, maar de twee andere niet. Waarom is dit? Wat zijn hun argumenten? Zij zeggen dat de beslissingen inzake mobiliteit en spoorwegen moeten worden genomen door de regering of het Parlement in het licht van de democratische besluitvorming en niet door een raad van bestuur, zelfs als het overleg nieuwe vormen behoeft of intenser moet worden op verschillende manieren.

Er is geen unanimiteit tussen de drie gewesten. Als federaal minister vind ik het belangrijk het standpunt van al de partijen te kennen, onder meer inzake een vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

03.09 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de Vlaamse regering waarvan AGALEV deel uitmaakt, vragende partij is voor een vertegenwoordiging in de raad van bestuur van de NMBS, maar dat ECOLO-AGALEV-minister Durant dat op het ogenblik resoluut weigert.

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

Aangezien de heer Raymond Langendries niet aanwezig is, vervalt zijn mondelinge vraag nr. 4091.

04 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- mevrouw **Simonne Creyf** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de spoorontdubbeling tussen Brussel en Ottignies en Brussel en Nijvel door een geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (nr. 4010)
- mevrouw **Marie-Thérèse Coenen** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verwezenlijking van het GEN-project in het Brusselse" (nr. 4096)

04 **Questions orales jointes de**

- Mme **Simonne Creyf** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de remplacement du dédoublement de la voie entre Bruxelles et Ottignies et Bruxelles et Nivelles par une nouvelle ligne Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (n° 4010)
- Mme **Marie-Thérèse Coenen** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concrétisation du projet RER dans la région bruxelloise" (n° 4096)

04.01 **Simonne Creyf** (CVP): Mijnheer de

voorzitter, mevrouw de minister, Gent is blijkbaar vergeten in het tienjareninvesteringsplan. Voor Brussel is dat ook het geval. Ik volg met belangstelling de evolutie van het dossier van het voorstadsnet, het GEN, dat als het goed omkaderd is, bijzonder belangrijk is voor een oplossing van het mobiliteitsprobleem in Brussel en voor de leefbaarheid van de stad.

Ik stel met verbazing het volgende vast. Ten eerste, in het ontwerp van investeringsplan van de NMBS is het GEN geen prioriteit meer. Er worden geen middelen uitgetrokken voor de aanleg van sporen, noch voor de aankoop en de exploitatie. Ik verwijs naar de resolutie die de Brusselse Hoofdstedelijke Raad op 23 februari 2001 heeft goedgekeurd. Daarin geeft men met een overtuigende meerderheid uiting aan dezelfde bezorgdheid. Bovendien handelt de resolutie niet alleen over het GEN, maar wordt een ruimere invalshoek gehanteerd.

Ten tweede, we hebben kunnen vaststellen dat Vlaanderen en Wallonië samen aan tafel gaan zitten om de toekomst van het spoor te bespreken. Waar blijft Brussel? Wordt Brussel niet uitgenodigd? Brussel is geen prioriteit. Alles draait rond Vlaanderen en Wallonië.

Ten derde, volgens artikels verschenen in de Franstalige pers zou de spoorontdubbeling Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel vervangen worden door een nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Dausssoulx-Sart-Bernard. Naar ik verneem zou vooral de PS aandringen op die nieuwe lijn. De betere verbindingen Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel maken deel uit van het GEN-akkoord tussen de federale overheid en de gewesten. De nieuwe lijn staat haaks op dat akkoord. Bovendien zal de nieuwe keuze gevolgen hebben voor het gewestelijk expressnet ten zuiden van Brussel. De studie voor die nieuwe projecten kan de realisatiedatum van het GEN immers sterk vertragen, waardoor de oplossing van het fileprobleem weer eens naar de Griekse kalender wordt verwezen.

Brussel heeft er het grootste belang bij dat de optie inzake spoorontdubbeling richting Nijvel en Ottignies niet zo maar wordt opgegeven.

Mevrouw de minister, hebt u het GEN-project dat voorziet in de spoorontdubbeling richting Nijvel en Ottignies opgeborgen? Kan men nog spreken van een GEN-akkoord tussen de federale overheid en de gewesten als de aanleg van een nieuwe lijn Brussel-Louvain-la-Neuve-Dausssoulx-Sart-Bernard wordt doorgedrukt? Welke vertraging zal

heel de discussie inzake de prioriteit van de nieuwe lijn met zich brengen voor de realisatie van het GEN? Waar zullen de lijnen Brussel-Nijvel en Brussel-Ottignies worden ontdebeld als het GEN-akkoord alsnog wordt uitgevoerd? Wat is uw standpunt inzake de lokalisatie bij spoorontdubbeling?

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

04.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, je me fais le porte-parole de mes collègues bruxellois dans la mesure où le 21 février, l'ensemble du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté une recommandation complémentaire - à l'unanimité des partis démocratiques - concernant la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Ils réagissent ainsi au plan décennal d'investissements 2001-2010 déposé par la SNCB. Fort de l'accord du gouvernement fédéral du 17 octobre 2000, le Conseil constate que «le réseau express régional bruxellois n'est toujours pas une priorité de la SNCB». C'est un vieux contentieux entre la SNCB et la Région bruxelloise. Ce nouveau plan ne montre pas de volonté politique claire de mettre en place un RER ni d'acquiescer un matériel roulant adapté à une exploitation de ce type. Pour les conseillers bruxellois, le projet de la SNCB ne répond absolument pas à leur propre projet de mobilité, présenté et débattu un an auparavant et qui a fait l'objet d'une motion de recommandation votée à l'unanimité le 30 juin 2000.

Il est vrai qu'au niveau fédéral, le gouvernement et vous-même aviez, à plusieurs reprises, exprimé la volonté de mettre en oeuvre ce RER dans et autour de Bruxelles. Un groupe de travail de haut niveau se réunit depuis quelques mois à ce sujet. Quelques avancées ont été réalisées et un montant budgétaire a été affecté au projet.

Que peuvent attendre les Bruxellois dans la concrétisation du projet RER? Quelles garanties le gouvernement peut-il apporter quant à la réalisation concrète du projet? Quelle articulation peut-il y avoir avec le plan d'investissements?

04.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, ces questions me permettent de faire le point sur un dossier important.

Le projet RER est analysé depuis 1988 et a suscité beaucoup d'études et discussions

générales. En mars 1999, un accord en quelques pages a vu le jour lors de la CICI mais il fallait encore le concrétiser. A mon initiative, dès la fin 1999, ce groupe de travail de haut niveau - vu ses responsabilités et son importance en matière de décisions - s'est mis en place. Il associe les trois régions: le fédéral, les trois sociétés régionales de transport et la SNCB. Ce groupe n'est pas facile à manier étant donné qu'il est constitué de 8 partenaires. Mais il est cependant important si on veut aboutir à une offre intégrée.

Début 2000, j'ai recomposé ce groupe en le mandant de façon à lui fournir des « rails », si j'ose dire. A l'automne 2000, le groupe a clôturé ses travaux et a proposé des éléments très concrets en matière d'offre RER mais, également, en matière de mesures d'accompagnement, afin d'éviter que le RER ne serve d'« aspirateur » pour vider Bruxelles dans un sens et la remplir en journée, avec dès lors toute une série de mesures liées au stationnement dans la région bruxelloise ainsi que des questions d'organisation et de financement.

Un groupe constitué de 8 partenaires a besoin d'une structure d'organisation. Dans ce but, un GIE – groupe d'intérêt économique qui rassemble l'ensemble des partenaires - est en voie de finalisation. Il y a des investissements purement ferroviaires (les 4 voies et le Diabolo, vers le Nord), pour lesquels un budget de 65 milliards est prévu, au niveau fédéral. Par ailleurs, le RER est un bel exemple de coopération qu'il est possible de mener entre le fédéral, les Régions et les sociétés de transport, en l'occurrence en matière de bus rapides et d'accessibilité complémentaire au rail.

Le groupe de travail a également, en partant de l'étude initiale faite sur le RER par la firme Sofretu, permis une réactualisation des besoins en matière de fréquence RER et a également permis de donner, au RER, un rôle complémentaire en région bruxelloise puisqu'il est là et que son financement est prévu.

Ce n'est pas un surcoût, c'est une façon de mieux utiliser un investissement et lui permettre de servir de moyen de transport en commun en fonction des nombreuses gares existant en Région bruxelloise.

Tout cela doit aboutir sur un texte d'accord de coopération, qui sera très prochainement mis sur la table du conseil des ministres. Ce texte, très complet, doit faire à peu près quatre-vingts pages et vise à déterminer très clairement la structure

d'organisation et les devoirs et obligations de chacune des parties.

Une fois que le niveau fédéral – qui apporte les moyens – aura approuvé ce texte, la négociation commencera avec les Régions. Celles-ci ont toutefois été régulièrement informées et ont participé au groupe de travail à haut niveau. Elles ne découvriront donc pas un projet tout neuf puisqu'elles ont été associées aux travaux. Néanmoins, on ouvrira une phase de négociations directes entre le fédéral et les Régions.

Les moyens financiers – 65 milliards de francs – nécessiteront la constitution d'un fonds pour les accueillir, qui sera incluse dans la loi-programme relative au contrôle budgétaire, de façon à disposer de l'instrument nécessaire à l'affectation des moyens.

Actuellement, le plan d'investissements de la SNCB est en discussion. Il devra évidemment tenir compte du projet RER et des moyens mis à sa disposition par le gouvernement. Je m'explique. L'infrastructure RER n'est pas une infrastructure dédiée; elle servira aussi à d'autres trains. L'idée des quatre voies – sur laquelle je reviendrai – est effectivement de faire passer plus de trains et, dès lors, de ne pas servir uniquement au transport de voyageurs entre Bruxelles et les 30 kilomètres qui composent sa périphérie.

Le projet de plan décennal 2001-2010 reprendra donc l'ensemble des infrastructures nécessaires au RER, ainsi que des formules de financement pour le matériel roulant, accompagnées des moyens budgétaires requis. Il restera encore des décisions à prendre en ce qui concerne l'exploitation et, plus particulièrement, le prévisible déficit d'exploitation. En effet, on n'a jamais vu un RER bénéficiaire. C'est, par définition, impossible.

J'en viens au dédoublement des voies entre Bruxelles et Nivelles, d'un côté, et Ottignies - Louvain-la-Neuve de l'autre. Ainsi que je le disais, la mise à quatre voies a fait l'objet d'un accord politique conclu le 31 mars 1999 et confirmé le 17 octobre 2000. Nous avons laissé à la SNCB une possibilité de nous démontrer si l'équivalence de la ligne rapide Bruxelles-Daussoulx-Gosselies était une alternative valable. En effet, tout en retenant dans son plan la mise à quatre voies entre Linkebeek et Braine-l'Alleud ou Nivelles, la SNCB propose une nouvelle ligne vers Namur au départ de Sart-Bernard. Ces investissements sont évidemment très lourds du point de vue financier et sur le plan environnemental. Et – last but not

least -, ils conditionnent la mobilité ferroviaire pour plusieurs dizaines d'années.

La décision ne sera donc pas prise à la légère. Je ne peux que constater aujourd'hui que l'argumentaire de la SNCB pour défendre cette ligne à grande vitesse n'est pas très consistant. Il n'est pas mûr, même si le temps de parcours est un critère important. Donc, je constate heureusement qu'il existe un très large consensus parmi les ministres régionaux de la Mobilité et les ministres de l'Aménagement du territoire pour dire que c'est la mise à quatre voies de la ligne existante entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve qui doit être réalisée. Je partage pour ma part totalement cet avis.

Je pense d'ailleurs que personne n'a intérêt à attendre ou à retarder la prochaine révision du plan de structure de la Région flamande – prévue en 2008 -, qui est un prérequis à la création éventuelle de cette nouvelle ligne.

Mon point de vue est clair: je privilégie la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Ottignies. Et pour la ligne Bruxelles-Nivelles, une augmentation de capacité est nécessaire. Reste à voir comment elle peut se réaliser. Est-ce par la mise à quatre voies? Mais j'entends d'ores et déjà les problèmes que pourraient poser les quatre voies sur l'ensemble du tronçon.

Il faudra augmenter la capacité du tronçon. Sur l'autre tronçon Bruxelles-Ottignies, je privilégie la formule de la mise à quatre voies.

04.04 **Simonne Creyf** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. De geschiedenis van het GEN-akkoord is ons bekend en het spreekt voor zich dat we dit op de voet volgen. Voor mij is het belangrijk te onderlijnen dat in het tienjareninvesteringsplan onvoldoende middelen voorzien zijn voor het GEN. Bovendien wordt aan het GEN blijkbaar geen prioriteit gegeven.

Ik wil u wel volgen in uw voorkeur voor de spoorontdubbeling. U wenst dit te bevoordelen boven de bijkomende lijnen, zoals genoemd naar Sart-Bernard. Ik beschouw uw uitspraak als een afgelegde verklaring. Wij zullen zeker nagaan of dat kan zoals u het zegt. Ik vind het wel positief dat u dat punt uit het GEN-akkoord bevoordeelt.

Mijn tweede vraag blijft nog open. In de mate dat men aan het GEN prioriteit wil geven, hoe zal men daarmee rekening houden in het tienjareninvesteringsplan?

04.05 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Madame Creyf, je crois qu'on ne va pas changer la SNCB. Sans l'expression d'une volonté politique pour y arriver, elle continuera à ne pas aimer le projet RER. Il faut donc tout mettre en œuvre pour que ce projet se construise et participe à un agenda. Je partage votre volonté politique d'aboutir.

J'attire l'attention de Mme la ministre sur le fait que, dans les propositions du Conseil bruxellois se trouvaient déjà dans les recommandations toute une série de propositions pour tenter de rouvrir une série de gares, d'adapter du matériel, de permettre plus de fréquentation afin de faire des tests sur les lignes et de répondre à des besoins existants, sans attendre un plan décennal d'investissements et des projets assez lourds.

Si l'on travaille pour les deux en même temps, l'on parviendra dans les dix années à venir à évaluer correctement la mise en œuvre de cette volonté politique.

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

05 Questions orales jointes de

- **Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'installation d'un système LPG sur les véhicules" (n° 4018)**

- **M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les raisons justifiant la non publication des arrêtés royaux définissant les normes techniques d'installation du système LPG ainsi que les normes d'agrément des installateurs LPG" (n° 4089)**

05 Samengevoegde mondelinge vragen van

- **mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het installeren van een LPG-systeem in voertuigen" (nr. 4018)**

- **de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de redenen die de niet-publicatie verrechtvaardigen van de koninklijke besluiten houdende de technische installatienormen van het LPG-systeem alsook de erkenningsnormen van de LPG-installateurs" (nr. 4089)**

05.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, ne mettons pas la charrue avant les bœufs. La presse du 27 février 2001 nous annonçait le feu vert du Conseil d'Etat

relativement à toutes les mesures concernant les primes à l'installation d'un système LPG sur les véhicules. La presse nous annonce également une campagne pour promouvoir son installation.

Pour les écologistes, c'est une bonne nouvelle pour l'environnement, pour la santé publique, pour le consommateur-conducteur. Il reste cependant énormément de facteurs psychologiques qui relèvent du sentiment d'insécurité et quelques inconnues qui freinent la généralisation de l'usage du LPG ou du moins le geste pour passer à cet équipement.

Pourquoi existe-t-il une différence de traitement concernant les voitures neuves équipées dès l'origine du LPG? A terme, trouvera-t-on une solution équitable afin de soutenir l'achat de tels véhicules? Qu'en est-il des contentieux entre les voitures équipées en LPG et l'usage des parkings souterrains privés ou publics? Cet argument est souvent avancé comme frein à la reconversion de parcs automobiles au sein des entreprises ou pour accéder à certains stationnements. Concrètement, quelle solution pouvez-vous envisager de façon à ce que les adeptes du LPG puissent bénéficier des mêmes usages que les autres conducteurs, dès lors qu'ils vont bénéficier d'un contrôle et d'une agréation d'installation?

05.02 Luc Paque (PSC): Madame la ministre, je vais remonter dans l'histoire de ce gouvernement pour vous rappeler qu'en octobre 1999, dans la note de politique générale concernant les transports, il était clairement stipulé, je cite: "Un arrêté royal sur le LPG doit sortir incessamment". Il devait prévoir quatre obligations: premièrement passer par un installateur agréé pour le montage ou les modifications à apporter au système, deuxièmement l'utilisation d'un remplissage automatique du réservoir, troisièmement homologuer tous les composants de l'installation, quatrièmement intégrer une jauge au tableau de bord.

En mai 2000, en me concédant qu'en ce qui vous concernait, je cite: "le LPG n'était pas la panacée (compte rendu de la séance du 24 mai) d'un point environnemental", vous m'aviez assuré que l'ensemble de ces obligations, traduites sous forme d'arrêtés royaux seraient déposés au Conseil des ministres et je vous cite: "dans les semaines qui suivent". Nous étions le 24 mai 2000.

Dans le cadre de la discussion générale de la loi-programme de décembre 2000, nous vous entendons dire d'initiative et promettre une fois de

plus que ces mêmes arrêtés royaux seront publiés concomitamment à la réglementation relative à l'octroi des primes LPG.

Vous ne nierez pas, madame la ministre, que la publication de ces arrêtés royaux garantiront une plus grande sécurité aux conducteurs qui choisissent le LPG et qu'ils favoriseront également vos concertations avec les Régions, notamment en ce qui concerne l'accessibilité au parking souterrain puisque, le 24 mai, vous me répondiez, je cite: "dans la mesure où les arrêtés garantissant la sécurité sont pris, je ne comprendrais pas que les Régions ne prennent pas les dispositions nécessaires pour rendre les parkings accessibles".

D'où mes questions, madame la ministre. Pouvez-vous me donner les raisons techniques, juridiques et/ou politiques justifiant un tel retard? Quand ces arrêtés seront-ils publiés?

En outre, cette même presse du 27 février, annonce que les gouvernements réfléchissent à une diminution du taux de la TVA pour l'installation d'appareillages LPG ou encore, à la suppression de la taxe supplémentaire de mise en circulation. Puisque vous comptez entreprendre une campagne de promotion du LPG avec votre collègue de la Santé, des mesures ont-elles déjà été prises au niveau fiscal avec votre collègue des Finances? Dans l'affirmative, j'aimerais savoir vers quel scénario nous nous orienterions dans ce cadre.

05.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, pour répondre à Mme Coenen, il y a effectivement eu un certain nombre de retards. Heureusement, nous semblons être au bout du tunnel et j'expliquerai pourquoi.

Les mesures qui ont été prises en matière de primes à l'installation d'un système LPG - c'est encore différent de l'agréation des installateurs et de l'installation - ont été prises par ma collègue Aelvoet et constituent un incitant intéressant pour faire participer les citoyens conducteurs à l'amélioration de la qualité de l'air même si, je le répète et je l'assume totalement, c'est le "moins mauvais" des carburants. C'est loin d'être le meilleur au point de vue environnemental dans la mesure où, s'il est meilleur en termes de CO², il est moins bon en termes de NOX. Néanmoins, il reste le meilleur des carburants distribués aujourd'hui et, dès lors, je crois que sa promotion est importante. D'ailleurs, cette campagne d'information à laquelle vous faites tous deux allusion permettra de faire état de cet

encouragement financier pour ceux qui feront ce choix.

En ce qui concerne les propriétaires de véhicules neufs équipés d'origine au LPG, une fiscalité appropriée est évidemment de nature à les encourager à persévérer dans le choix qu'ils ont déjà fait. Actuellement, le propriétaire d'un tel véhicule ne paie pas d'accises. Il paie une taxe de circulation, une taxe de mise en circulation et une taxe complémentaire de circulation liée à l'absence d'accises, sans quoi la législation européenne contraindrait la Belgique à imposer des accises.

Le Conseil des ministres a effectivement approuvé, le 26 janvier dernier, diverses propositions tendant à améliorer les conditions de santé publique et de protection de l'environnement. Parmi celles-ci figure une réduction de 12.000 F de la taxe de mise en circulation des véhicules équipés d'origine au LPG. Il s'agit d'une décision de principe. Mon collègue des Finances soumettra prochainement les textes nécessaires à la mise en œuvre de ces décisions. Nous ne savons pas encore actuellement de quelle manière nous pourrions étaler ces différentes mesures fiscales, notamment cette réduction de 12.000 F de la taxe de mise en circulation des véhicules équipés d'origine.

05.04 Luc Paque (PSC): Madame la ministre, lorsque vous parlez des véhicules équipés d'origine, je comprends qu'il s'agit de véhicules neufs. Qu'en est-il des personnes qui achètent un véhicule neuf et qui le font transformer? Dans ce cas, ils bénéficient également de ce système ou uniquement de la prime?

05.05 Isabelle Durant, ministre: Uniquement de la prime parce qu'il s'agit d'une installation nouvelle sur un véhicule non équipé d'origine.

La prime à l'installation a été décidée et une campagne d'information à ce sujet démarrera très bientôt.

En ce qui concerne l'accès aux parkings, cette question est régie dans les codes d'environnement, de compétence régionale. Je ne comprendrais pas qu'au terme de la publication et de la mise en œuvre des arrêtés visant à l'agrément de l'installation et des installateurs, les régions aient un avis différent.

Le retard encouru dans le processus peut être expliqué comme suit. La rédaction des textes a

demandé l'association des Régions et de mon collègue des Classes moyennes. Ces textes, à savoir l'arrêté royal relatif à l'utilisation du LPG, les arrêtés ministériels concernant l'agrément des installateurs et monteurs, les exigences pour les accessoires qui concernent le montage proprement dit, sont maintenant revenus du Conseil d'Etat. Ne reste plus qu'une toilette de forme à faire. J'espère que nous sommes au bout de la procédure et que plus rien ne nous empêchera d'avancer.

La condition sine qua non à la bonne fin de ce projet est la modification par les Régions des codes d'environnement. L'agrément et les possibilités de se garer en parking souterrain sont des facteurs qui contribueront certainement à faire tomber les dernières barrières à l'égard des installations LPG.

Vous m'avez également posé une question, qui n'était pas reprise dans votre question écrite.

05.06 Luc Paque (PSC): En effet, il s'agit du volet fiscal, notamment la TVA sur l'installation et la diminution de la taxe complémentaire.

05.07 Isabelle Durant, ministre: Je répondrai tout d'abord en ce qui concerne les incitants fiscaux à l'utilisation du LPG. Ce carburant n'est, pour l'instant, pas grevé d'accises, mais son utilisation est soumise à une taxe complémentaire de circulation, dont la valeur moyenne annuelle s'élève à 6.000 francs.

Comme déjà dit, si l'on voulait supprimer la taxe complémentaire de circulation, il faudrait imposer des accises. Une telle mesure a des effets positifs, mais aussi des effets négatifs. C'est pourquoi le groupe de travail au sein du gouvernement, qui a été chargé de concrétiser les différentes mesures de principe que le Conseil des ministres a adoptées au mois de juin dernier, souhaiterait intégrer la discussion sur la taxe de circulation complémentaire dans une discussion plus générale sur la "variabilisation" des coûts et les incitants fiscaux qui permettraient de tendre vers cette "variabilisation", en ce sens que les frais fixes ne sont pas taxés de la même manière que les frais variables.

Le gouvernement a adopté le principe, mais dans la mesure où cette décision peut avoir tant des effets positifs que négatifs sur les coûts, on propose de l'inscrire dans la logique de "variabilisation" des coûts. Vous savez que nous devons établir un plan de mobilité durable dans le cadre du plan fédéral de développement durable,

dans le courant de l'année 2001. Ce plan est actuellement en voie de réalisation; il devra être discuté et approuvé. Mais dans ce cadre-là, il y aura une série de recommandations qui devraient nous permettre d'avancer sur une décision de principe, qui n'est toutefois pas encore mise à l'agenda.

Quant à la prime de 20.500 francs qui sera octroyée pendant une période de deux ans, elle sera valable à partir du 1^{er} janvier 2001. Cette somme va permettre de ramener le "break even" entre le diesel et le LPG d'environ 30.000 kilomètres par an à 20 kilomètres par an. L'avantage est donc évident.

Pour ce qui est de la taxe de mise en circulation, nous avons tout récemment pris une décision de principe visant à la diminuer de 12.000 francs pour les voitures équipées d'origine de l'installation LPG. En pratique, cela revient à supprimer la taxe de mise en circulation pour les voitures qui ont moins de 11 cv.

C'est une décision de principe qui doit s'inscrire dans un paquet global de mesures en matière fiscale.

Nous avons pris un peu de retard mais nous arrivons au bout du processus en ce qui concerne les arrêtés royaux. Nous considérerons alors les accès aux parkings et enfin des mesures fiscales pour lesquelles des décisions de principe sont déjà prises. Nous prendrons cependant le temps de les étaler afin d'obtenir des incitants fiscaux et pas seulement financiers en termes de primes ou d'accès aux parkings souterrains via une sécurisation des installations.

05.08 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Madame la ministre, je suis contente que tout ce processus avance et je ne suis sans doute pas la seule. Je suppose que les Régions qui ont été consultées sont favorables à un changement de leur réglementation.

05.09 Isabelle Durant, ministre: Il n'y a pas d'accord de principe en tant que tel mais les Régions s'associeront comme il se doit au processus. Je ne vois pas en quoi elles s'y opposeraient.

05.10 Luc Paque (PSC): Madame la ministre, je vous remercie pour toutes ces précisions. Vous me dites que nous sommes arrivés au bout du tunnel. Je constate cependant qu'il était très long mais l'essentiel est d'en sortir.

Je pense qu'il est urgent d'appliquer les arrêtés royaux relatifs à l'agrément des installateurs. En effet, il existe encore malheureusement des "bricoleurs" dans ce milieu. Cela permettra aussi aux Régions d'ouvrir rapidement les parkings aux véhicules LPG. Si on veut promouvoir le LPG, il faut donner aux automobilistes l'envie d'installer ce système.

Par ailleurs, je constate qu'il existe toujours une discrimination entre les personnes achetant un véhicule équipé d'origine LPG et ceux qui transforment leur véhicule. Les premiers obtiendraient la suppression de la taxe de mise en circulation de 12.000 francs, je l'espère avec effet rétroactif au 1^{er} janvier, et les seconds bénéficieraient par contre d'une prime de 20.500 francs. Il y a donc 8.500 francs de différence entre les deux. Je constate donc encore deux poids, deux mesures.

C'est contraire à la promotion du LPG. Il suffisait de suivre ma proposition du mois de décembre, c'est-à-dire d'octroyer cette prime de 20.500 francs à toute personne qui acquiert un véhicule neuf ou qui le transforme. Ce n'est malheureusement pas le cas pour le moment mais je suis persuadé que nous en discuterons dans les mois à venir.

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

De mondelinge vraag nr. 4022 van de heer Jozef Van Eetvelt wordt ingetrokken.

Bij toepassing van artikel 89.6 van het Reglement worden de mondelinge vragen nrs. 4085 van de heer Bart Somers en 4183 van de heer Luc Sevenhans bij het volgende agendapunt gevoegd.

Aangezien laatstgenoemde niet aanwezig is, vervalt zijn mondelinge vraag.

06 Samengevoegde mondelinge vragen van
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een aantal dossiers voor de regio Waas en Dender in het NMBS-investeringsplan 2001-2010" (nr. 4180)
- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de dienstverlening aan de loketten van de NMBS" (nr. 4085)

06 Questions orales jointes de
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de dossiers

relatifs à la région entre la Dendre et le pays de Waas dans le plan d'investissements de la SNCB 2001-2010" (n° 4180)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service aux guichets de la SNCB" (n° 4085)

06.01 Magda De Meyer (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik maak graag van de gelegenheid gebruik om een aantal verzuchtingen van mijn streek, de regio Waas en Dender, in verband met het investeringsplan van de NMBS naar voren te brengen. Het gaat om een zestal punten die voor onze regio zeer belangrijk zijn.

Een eerste punt is de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde-Aalst. Voor ons is dat een heel belangrijk item. Ook de heer Van Eetvelt zou daar normaal gesproken op ingaan. Misschien komt hij later nog.

Een tweede punt is de uitbreiding van de capaciteit van de lijnen 50 en 53 ter hoogte van de vertakking in Schellebelle. Momenteel passeren er tijdens de piekuren soms meer dan twintig treinen. Dat leidt ter hoogte van die kruising geregeld tot treinfile. Een uitbreiding ter hoogte van die vertakking zou een oplossing kunnen bieden.

Een derde punt is de realisatie van de rechtstreekse verbinding tussen Dendermonde en Brussel-Schumann in het kader van het gewestelijk expressnet.

Een vierde verzuchting is de rechtstreekse verbinding van lijn 53-54 met lijn 25. Dat zou een snelle oplossing bieden voor de vele reizigers uit het Waasland en klein Brabant naar Brussel. Door een rechtstreekse verbinding vervalt immers de tijdrovende kopwissel in Mechelen.

Een vijfde verzuchting is de modernisering van de stations en stopplaatsen in de regio Waas en Dender, die ook werd aangekondigd. De NMBS heeft daarvoor een plan opgesteld, maar de vraag is of de maatschappij ook de nodige middelen zal krijgen om dat ambitieuze plan uit te voeren.

Last but not least is er de extra spoortunnel onder de Schelde, de zogenaamde Liefkenshoek-spoortunnel, waarover een tiental parlementariërs van vijf verschillende partijen uit de regio u onlangs een brief hebben geschreven. Uit uw toespraak op het congres van Agalev heb ik echter intussen begrepen dat de hoop hierop zeer klein is. Ik herinner u er overigens aan dat Agalev-

Waasland onze brief mee heeft ondertekend. Wat de realisatie van de Liefkenshoek-spoortunnel betreft, moeten de violen in de partij blijkbaar nog worden gelijkgesteld.

Mevrouw de minister, graag vernam ik wat uw visie is met betrekking tot de verschillende opgesomde projecten. Wordt er gedacht aan de verzuchtingen van de regio Waas en Dender? Worden hiervoor middelen uitgetrokken? Kunt u eventueel ook iets zeggen over de timing?

06.02 Bart Somers (VLD): Mevrouw de minister, enkele weken geleden heeft het auditbureau KPMG erop gewezen dat een van de voornaamste problemen van de NMBS het gebrek aan interne en externe communicatie is. In het veel gelezen magazine Test-Aankoop van maart hebben wij kunnen lezen dat de dienstverlening aan de loketten, met andere woorden de externe communicatie met de klant, te wensen overlaat, om het voorzichtig te zeggen. Op grond van een test waarbij men een zevental vraagjes in 58 stations in Wallonië, 58 stations in Vlaanderen en 7 stations in Brussel stelde – het gaat dus om een representatief staal –, blijkt dat reizigers in 90% van de gevallen verkeerde of onvolledige antwoorden krijgen.

Dit betekent dat op sommige vragen slechts 10% een juist antwoord kregen. In de privé-sector zou dit al snel leiden tot een gedwongen stopzetting van de activiteiten. Uit de commentaren in TestAankoop begrijp ik dat er een tekort aan personeel is, dat de directie slecht communiceert en dat er een woud bestaat aan mogelijke tarieven en tariefjes. Als er voor de loketbediende al gesproken wordt van een woud, wat moet de cliënt dan niet vinden van dit alles. Hoe vindt die zijn weg in dat woud van formuliertjes en mogelijke formules?

Bovendien zegt KPNG dat de problemen inzake externe en interne communicatie worden veroorzaakt door een verregaande vorm van politisering die een negatieve invloed heeft op de besluitvorming bij de NMBS. Daarover werd reeds veel gediscussieerd.

Ik concentreer mij op de belangwekkende vaststellingen van TestAankoop. In het merendeel van de stations worden treingebruikers die hun fiets willen meenemen of studenten die een week met de trein willen reizen, bedrogen en verkeerd geïnformeerd. Zij moeten veel meer betalen dan het goedkoopste tarief hen zou kosten.

Als bedrijfsleider zou ik met een dergelijk rapport

onmiddellijk een crisisvergadering organiseren en een actieplan starten om dat probleem aan te pakken. Wat heeft de NMBS tot nu toe gedaan met dit externe communicatiedrama dat in TestAankoop werd vastgesteld?

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik wil u herinneren aan het feit dat ik u dezelfde vraag schriftelijk heb gesteld. Dit is echter geen probleem, mijnheer Somers. Ik meen dat deze vraag belangrijk genoeg is om te worden beantwoord.

06.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, wat de vraag van mevrouw De Meyer in verband met de heropening van de lijn Puurs-Dendermonde-Aalst betreft, kan ik het volgende meedelen. Ik heb de NMBS gevraagd een studie uit te voeren over een eventuele heropening van deze lijn. Ik heb nog geen rapport gekregen. Men heeft mij echter beloofd dat ik dit zo vlug mogelijk zal ontvangen. Het vormt bovendien de basis voor de discussie over de eventuele heropeningen.

De gevolgde methode lijkt mij correct te zijn. Een studie over een eventuele heropening lijkt mij noodzakelijk. Het was daarbij de bedoeling een debat te lanceren over de eventuele heropening op basis van feitelijke gegevens en niet op basis van een vraag in de verschillende subregio's. Volgens mij bent u het met mij eens op dit punt. Ik hoop dat wij een aantal lijnen kunnen heropenen, maar het blijft even wachten op de resultaten van de studie. Heel deze problematiek zal worden opgenomen in de onderhandelingen met de NMBS. De werkgroep van de regering moet een lastenkohier opstellen en deze studie over een zestal lijnen zal een element vormen in de onderhandelingen.

U stelde ook een vraag over de capaciteitverhoging op lijn 50 en lijn 53 te Schellebelle. De NMBS zegt mij dat de kostprijs van dit project geraamd wordt op 520 miljoen frank. De uitvoering ervan wordt voorzien voor 2008 of 2009. Het project staat in het basisplan en ook in het tweede scenario van de NMBS.

De verdubbeling van lijn 161/1, Dendermonde-Brussel-Schuman, onder de lijn Brussel-Noord-Schaarbeek door, is gepland voor 2005. Dit project staat in het basisplan van de NMBS en ook in het tweede scenario. De kostprijs van deze werken was reeds opgenomen in het budget van het vorige tienjarenplan 1996-2005 en werd geraamd op 90 miljoen frank.

De verbinding tussen de lijnen 53-54 met lijn 25 in

de richting Brussel is in het basisplan van de NMBS niet opgenomen.

U stelde een vraag over de modernisering van stations en haltes in de Denderstreek en het Waasland. Wat dit project betreft, is gepland dat het station van St.-Niklaas wordt aangepast voor een bedrag van 144 miljoen frank. Het station van Lokeren wordt voor 90 miljoen frank aangepast, en dat van Dendermonde voor 232 miljoen frank. Voor de aanpassing van het station van Denderleeuw wordt 109 miljoen frank uitgetrokken in de voorstellen van de NMBS. Nog meer aanpassingen zijn op til voor de stopplaatsen Temse, Beveren-Waas, Londerzeel, Willebroek en Wetteren. Deze aanpassingen kunnen verwacht worden voor 2010, maar een precieze termijn of precieze bedragen kunnen nog niet gegeven worden. Voor de stopplaatsen in het algemeen is wel in een provisionaire budgettaire enveloppe voorzien in het plan van de NMBS.

Wat de vraag van de heer Somers betreft, kan ik herhalen wat ik eerder in plenaire vergadering heb gezegd. Het betreft een plan dat heel belangrijk is voor de toekomstige ontwikkeling van de Antwerpse haven. Dit plan wordt in de werkgroep uiteraard bestudeerd en geagendeerd. We moeten nog precieze gegevens krijgen over de kosten en over verschillende andere factoren die meespelen in de beslissing, maar ik kan u verzekeren dat dit plan zal worden besproken in onze werkgroep. U weet echter ook, mijnheer Somers, dat de beschikbare middelen op dit moment bestaan uit een enveloppe van 500 miljard frank in globo. De regio's vragen evenwel meer geld voor hun andere belangrijke projecten. Het debat over een eventuele verhoging van de enveloppe wordt nog gevoerd. Ik weet dat het Vlaamse Gewest een prefinanciering of een cofinanciering van het Antwerpse havenproject overweegt, maar ik denk dat veeleer de federale middelen zullen moeten worden verhoogd indien dit nodig zou blijken voor de bestaande scenario's van de NMBS of voor eventuele alternatieve scenario's.

Ik ben het eens met wat de heer Somers vraagt in verband met de enquête van Test Aankoop en de enquête van de KPNG die niet alleen de communicatie maar ook de vorming van de beslissingen in de NMBS evalueert. De enquête van Test Aankoop is een eenvoudige enquête die niet wetenschappelijk is. Toch biedt die enquête een goed beeld van de realiteit inzake informatie voor de reiziger. Ik weet niet of de resultaten van die enquête leidden tot de extra vergadering die onmiddellijk was gevraagd door de

verantwoordelijken binnen de NMBS. Dat betreurt ik.

Ik ben het met u volledig eens. Als men over de niet-wetenschappelijke informatie uit de enquête van Test Aankoop beschikt, dan bieden die resultaten toch voldoende elementen om de volgende vragen te stellen. Welke zijn de problemen? Hoe komt dat? Hebben de diensten niet de juiste informatie? Hebben ze wel de juiste informatie, maar kunnen ze die niet geven? Ook bijvoorbeeld de pas voor de jongeren en de campuskaart horen daarbij. De problematiek van de leefbaarheid van de informatie is reëel. Zelfs als de diensten zich inspannen om de klanten de juiste informatie te bezorgen, blijft de informatie erg complex. Wat de verschillende tarifieringen betreft zijn er bijvoorbeeld zoveel varianten dat men moeilijk alle voordelen kan onthouden voor de verschillende rechthebbenden. In het derde beheerscontract is correcte informatie en de toegankelijkheid van de informatie voor klanten erg belangrijk. Ook voor nieuwe klanten is die informatie heel belangrijk, boven op de goede infrastructuur.

06.04 Magda De Meyer (SP): Mevrouw de minister, ik ben niet veel wijzer geworden. Het verwondert mij dat u nog geen antwoord hebt gekregen op uw vraag om de rendabiliteit na te gaan van de heropening van de zes lijnen, waaronder de lijn Puurs-Dendermonde-Aalst. Ik dacht dat het antwoord wel al bestond. Ik heb namelijk cijfers gezien waaruit bleek dat die lijn een van de meest rendabele zou zijn betreffende de meerwinst van het aantal reizigers. Van de zes te onderzoeken lijnen zou de lijn Puur-Dendermonde-Aalst de meeste reizigers opleveren.

06.05 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, sta me even toe te antwoorden. Het laatste rapport betreffende die zes lijnen zal in de loop van de komende dagen beschikbaar zijn. We zouden over dat rapport kunnen beschikken vooraleer de discussie over het investeringsplan aanvangt. De NMBS heeft wat vertraging opgelopen in dat onderzoek naar die zes lijnen. We zouden kunnen uitgaan van de cijfers die u noemt, maar om de globale aanpak van de NMBS te kennen, in het bijzonder voor de lijn Puurs-Dendermonde-Aalst, is het beter te wachten op het laatste, precieze rapport.

06.06 Magda De Meyer (SP): Als het laatste, definitieve rapport dan bevestigt dat deze lijn na heropening een van de meest rendabele zou zijn inzake het aantrekken van meer reizigers,

impliceert dit dan automatisch de heropening?

06.07 Minister Isabelle Durant: Het blijft een rapport en dat wil zeggen dat het interessante elementen kan bevatten die positief zijn voor deze lijn bijvoorbeeld. Dat is dus geen automatisme, maar een vraag die een hulp kan zijn bij het nemen van een beslissing.

06.08 Magda De Meyer (SP): Wat de andere elementen betreft, hebt u geantwoord wat de plannen van de NMBS zijn. Zoals u ook opmerkt is punt vier niet in het plan van de NMBS vervat. Kan niet worden overwogen om voor de lijn 53/54 Sint-Niklaas-Temse een wissel te vermijden en een specifieke rechtstreekse verbinding Temse-Puurs-Brussel te verzekeren? Het is juist dat dit er nu niet inzit, maar het zou wel kunnen worden overwogen. Immers, Antwerpen vraagt nu een rechtstreekse verbinding met Zaventem. Het zou een heel kleine bypass vergen om ook de kopwissel met Mechelen uit de verbinding Temse-Puurs-Brussel te halen. Ik weet niet of u mij volgt. De lijn Antwerpen-Zaventem zou met een kleine uitwijking de kopwissel in Mechelen overbodig kunnen maken.

06.09 Minister Isabelle Durant: Een project heeft een plaats in de plannen van de NMBS of niet. Dat wil nog niet zeggen daarover een beslissing werd genomen.

06.10 Magda De Meyer (SP): Ik wil u maar wijzen op de mogelijkheden.

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

07 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de conclusies van het Milieu-Effectenrapport (MER) inzake de IJzeren Rijn" (nr. 4024)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie van het dossier-IJzeren Rijn" (nr. 4050)
 - de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de IJzeren Rijn" (nr. 4069)
 - de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 4179)
07 Questions orales jointes de
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Transports sur "les conclusions de l'Etude d'incidence (MER) relative au Rhin de fer" (n° 4024)

- **M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier Rhin de fer" (n° 4050)**

- **M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du Rhin de fer" (n° 4069)**

- **M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 4179)**

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit dossier is goed gekend. Ongeveer een jaar geleden hebt u samen met uw Nederlandse collega Netelenbos een memorandum ondertekend waarin bepaald werd dat de IJzeren Rijn gereactiveerd kon worden op voorwaarde dat het MER positief zou uitvallen. Alhoewel het MER nog niet officieel gepubliceerd werd, hoop ik dat u de voorwaarden en de conclusies van de studie kan toelichten. Welke procedure moet worden gevolgd inzake de bevestiging? Ik heb begrepen dat een inspraakperiode van de bevolking in Nederland nog niet is afgerond. Kunt u de einddatum meedelen? Wanneer zal de hele procedure afgewerkt zijn?

Het historisch tracé is het meest milieuvriendelijk. Heeft de NMBS reeds een concrete kostenberekening gemaakt? Zal de IJzeren Rijn deel uit maken van het investeringsplan 2001-2010? Zullen de werken tijdig uitgevoerd worden zodat de eerste treinen eind 2001 kunnen rijden?

07.02 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, als de vraag van mevrouw Brepoels over het feuilleton-IJzeren Rijn de 100^{ste} is, dan stelde ik de 99^{ste} in de plenaire vergadering. Ik heb de minister ondervraagd over de stand van zaken met betrekking tot dit dossier. Na de recente krantenberichten terzake, is opklaring geen overbodige luxe. Volgens het krantenbericht zijn de resultaten van het MER bekend. Mevrouw de minister, de week voordien hebt u in de Kamer verklaard dat aan Nederlandse kant vertraging was opgelopen en dat het MER slechts tegen de zomer zou bekend zijn. U voegde eraan toe dat de Nederlandse regering niet voor het einde van het jaar haar standpunt zou bepalen inzake het historisch tracé. In mijn repliek heb ik gewezen op een mogelijk gevaar. In de lente van 2002 hebben in Nederland immers verkiezingen plaats. Ik voegde eraan toe mij niet van de indruk te kunnen ontdoen dat de Nederlandse regering dit voor mevrouw Netelenbos netelig dossier

probeert door te schuiven aan de volgende regering. Ik ben er bijna zeker van dat dit de verborgen agenda is.

U hebt toen nogal ferm, zoals het een dame past, geantwoord dat daar geen sprake van was en dat het memorandum of understanding moest worden gevolgd. U zou wel eens laten zien wat u zou laten zien. Er was dus geen sprake van een vertraging in het dossier. Dat hebt u toen samengevat geantwoord in de plenaire vergadering.

Mijn vragen zijn zeer eenvoudig. Is het zo dat de resultaten van het MER voor het historisch tracé bekend zijn? Als dat zo is, hebt u dan van uw Nederlandse collega vernomen dat de Nederlandse regering op korte termijn haar standpunt bekend zal maken? Als ik mevrouw Brepoels mag geloven, zou het MER gunstig zijn voor het historisch tracé. Niets staat de Nederlandse regering dus in de weg om te beslissen dat de Belgen gebruik kunnen maken van het historisch tracé. Mag ik hieruit afleiden dat de Nederlandse regering een ander punt uit het memorandum of understanding laat vallen, namelijk dat zij pas een definitieve beslissing zou nemen over het opnieuw in gebruik nemen van het historisch tracé als zij een beslissing neemt over het definitieve tracé? Dat is immers uiterst belangrijk. Als men dit aan elkaar blijft koppelen, vrees ik het ergste. De resultaten van het MER voor het definitieve tracé zijn er nog lang niet. De beslissing over het voorlopig in gebruik nemen van het historisch tracé ligt dus waarschijnlijk ook nog ver af.

Tot slot wil ik mijn vraag herhalen waarop u geen antwoord hebt gegeven in de plenaire vergadering. Blijft u samen met eerste minister Verhofstadt nog steeds op het standpunt dat er treinen zullen rijden over het historisch tracé voor het einde van 2001? U hebt dat vorig jaar met grote overtuiging verklaard in de plenaire vergadering, daarin bijgetreden door eerste minister Verhofstadt. Vooral in het vooruitzicht van de gemeenteraadsverkiezingen voor de collega's van de VLD in Antwerpen heeft de heer Verhofstadt gezegd dat er voor het einde van 2001 treinen zullen rijden over het historisch tracé. Blijft u bij dat standpunt? Zullen wij voor het einde van het jaar door u worden uitgenodigd om samen de eerste trein te nemen over het historisch tracé? Het maakt niet uit dat het een goederentrein is, ik wil er inzitten. Ik nodig iedereen daar mee voor uit, maar dan moet de trein wel voor het einde van 2001 over het historisch tracé rijden. De collega's van Agalev en Ecolo kunnen dan hun fiets meenemen op de trein. Kunnen wij dat nog steeds

verwachten voor het einde van dit jaar?

07.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik ben graag bereid met die trein mee te rijden als dat nog dit jaar gebeurt. Ik wil gerust bovenop een container gaan zitten. Ik heb hier echt alles voor over. Als wij de eerste minister mochten geloven, dan waren wij nu al zes maanden aan het rijden over de IJzeren Rijn. Vorig jaar hebben wij hem dat voor de gemeenteraadsverkiezingen nog horen zeggen.

Mevrouw de minister, het MER schijnt bekend te zijn. Het meest milieuvriendelijke tracé voor de IJzeren Rijn is het historisch tracé. Ook het in gebruik nemen van het tracé door het stiltegebied de Mijweg stelt geen probleem. Dat is de voornaamste conclusie die uit de studie is gebleken. Wij kenden die conclusie drie jaar geleden al. Uiteraard zijn er aan de studie beperkingen verbonden. De voorwaarden die bekend werden gemaakt inzake het aantal treinen en de maximale snelheid zijn toevallig dezelfde als die die vorig jaar reeds zonder studie bekend werden gemaakt. Dat wekt bij mij de indruk dat deze studie alleen iets moest bewijzen dat van tevoren vaststond. Wat is uw interpretatie hiervan? Kunt u ons een juiste stand van zaken geven? Uw antwoord is momenteel het belangrijkste in deze hele vraagstelling. We mogen ook nooit uit het oog verliezen wie wat zal betalen. De Nederlanders zijn daar heel vindingrijk in. Ik heb zelfs studies gelezen waarin men voorstelt om de Mijweg te ondertunnelen. Ik heb in de laatste jaren zowat alles kunnen lezen over de IJzeren Rijn, behalve wanneer wij er nu over zullen kunnen rijden.

Ik moet u er niet op wijzen dat de IJzeren Rijn van groot belang is. Het grootste probleem is terug te vinden bij de Nederlanders, die elk mogelijkheid gebruiken en misbruiken om de zaak te blokkeren. Ik hoop dat u zich ervan bewust bent dat stoere taal alleen onvoldoende is.

07.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan de collega's uit de oppositie geruststellen. Als u per se over de IJzeren Rijn wilt rijden, dan kan dat vandaag al. U moet dat maar eens vragen aan de NMBS: het is mogelijk om per trein te rijden tot in Duitsland.

Het tracé bestaat dus. Het verbaast dan ook niet dat uit het milieuraapport is gebleken dat het bestaande tracé het meest milieuvriendelijke is. Dat is vanzelfsprekend: de sporen liggen er. Extra inname van ruimte is dus niet nodig. De

Nederlanders hadden tijd nodig om een milieuraapport te maken. We hebben hen die tijd gegund. Men komt tot de vaststelling dat het definitieve tracé best op het historische tracé ligt, mits een omleiding rond Roermond, wat maatschappelijk verdedigbaar is.

In de pers wordt enige nuance gelaten over het Mijweggebied. Ik zou er toch graag zekerheid over hebben dat het definitieve tracé net zoals het historische tracé door het Mijweggebied zou gaan. Volgens dezelfde bron zijn een aantal investeringen nodig om het historisch tracé tijdelijk en definitief in gebruik te nemen. Vooral gaat het om signalisatie, uitrusting van de overwegen en hier en daar versterking van de beddingen. In feite gaat het om aanpassingen aan signalisatie en uitrusting van de overwegen die de Nederlandse Spoorwegen in 1997 heeft laten verwijderen, nadat de NMBS nog eens een verzoek tot heringebruikname aan de Nederlandse Spoorwegen had gestuurd. Dat zou u moeten weten om te kunnen spreken over de kostenverdeling voor de heringebruikname van het historisch tracé.

In verband met de timing is er nog onduidelijkheid. In mei zouden we over het MER-rapport beschikken en zullen er definitief treinen rijden over het historisch tracé. Hoe zal dat verlopen vooraleer het definitief tracé klaar is? Zelfs een kleine omleiding rond een gemeente als Roermond kan in Nederland met alle vergunningsplicht wel wat tijd in beslag nemen. Het spreekt voor zichzelf dat we het historisch tracé onaangepast, dus ook doorheen Roermond, in gebruik blijven nemen tot het definitieve tracé klaar is.

07.05 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals u heb ook ik de kranten gelezen. De geruchten waarover de pers spreekt lijken te gaan over een plan opgemaakt door de NS-spoorbeheer. Als bevestigd wordt dat het historisch tracé op gebied van milieu het beste is, kan ik me daarover alleen maar verheugen. Maar zelfs als de informatie positief is, blijft voorzichtigheid geboden. We weten niet in welke mate de persberichten geloofwaardig zijn. De MER-studie is nog niet beëindigd. De conclusies van die studie zullen we pas in mei 2001 kennen. In het fameuze memorandum of understanding van april 2000 werd afgesproken dat een dubbelbesluit medio 2001 zou worden genomen. Dat dubbelbesluit behelst een oplossing voor het tijdelijk rijden en ook een definitieve oplossing. Volgens de huidige stand van de dossiers wordt dit dubbelbesluit een beetje vertraagd. De

beslissing zou moeten worden genomen in november 2001. Volgens het memorandum of understanding, onder voorbehoud van een positieve conclusie van de MER-studie die voorzien is voor mei 2001, moeten de eerste treinen dus eind 2001 rijden.

De mogelijke uitbreiding tot 15 treinen per dag, die eventueel ook 's avonds en 's nachts kunnen rijden, wordt gepland tegen eind 2002. Voor Nederland bleek het niet mogelijk om de nodige technische aanpassingen te realiseren in de daartoe voorziene periode. Dit heeft als gevolg dat de eerste twee fases, vastgelegd in het memorandum voor het gebruik van de IJzeren Rijn, zeer dicht bij elkaar liggen. Waarschijnlijk zal er met de eerste fase - enkele treinen per dag tussen 7.00 uur en 19.00 uur - niet gestart worden en zullen er onmiddellijk 15 treinen per dag rijden in de zomer van 2002.

De beslissing over het definitieve tracé had midden 2001 genomen moeten worden, maar dit zal uiteindelijk pas in november het geval zijn. De beslissing hangt uiteraard niet alleen van mij af. Ik heb de aandacht van mijn Nederlandse collega gevestigd op het belang van het respecteren van de bepalingen van het memorandum. Zo heeft bij voorbeeld de heer Verhofstadt met de heer Kok afgesproken om druk uit te oefenen.

Op het Belgische grondgebied houdt de reactivering geen grote infrastructuurwerken in. Een incidentierapport zal waarschijnlijk nodig zijn gezien de gevoelige verhoging van het aantal treinen. Het spreekt voor zich dat, indien er later belangrijkere werken zouden plaatshebben, de reglementering inzake ruimtelijke ordening gerespecteerd zal worden.

Het memorandum bepaalt dat de exploitatiekosten verbonden aan het tijdelijke rijden ten laste zijn van de NMBS. Wat de aanleg van het definitieve tracé betreft is Nederland bereid een deel van de daarmee gepaard gaande kosten voor zijn rekening te nemen. Hierover zullen nadere afspraken worden gemaakt na de definitieve tracékeuze. Wat het Belgische grondgebied betreft, stelt de NMBS voor om 700 miljoen frank in te schrijven in het investeringsplan 2001-2010. Ik stem hiermee volledig in.

Dit zijn de elementen. Het is interessante informatie voor de pers wat het infrastructuurbeheer van de Nederlandse Spoorwegen betreft. Toch is er enige voorzichtigheid geboden. Zoals de heer Ansoms zei, heb ik momenteel een sterke

onderhandelingspositie en dit is belangrijk. Een sfeer creëren van nonchalance zou op dit moment een slecht signaal zijn in dit moeilijk dossier met zovele problemen langs Nederlandse kant. Ik wil daarom een sterke positie blijven innemen. De termijnen zijn gekend: mei 2001 voor het MER en een beetje vertraging wat de tijdelijke en de definitieve oplossing betreft.

De **voorzitter**: Mag ik het front van de "Rijnkampers" vragen om zeer kort te reageren? Ik dacht dat het mevrouw Brepoels was die het vuur had geopend.

07.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, hebt u de informatie die wij via de Nederlandse pers konden bekomen bij uw collega gecontroleerd? Ik begrijp de vertraging van de definitieve beslissing naar november niet, vermits ik over een schrijven beschik van minister Netelenbos aan de Tweede Kamer van einde januari waarin zij duidelijk zegt dat alles conform de planning verloopt. Ik weet dus niet waar u die datum van november vandaan haalt.

07.07 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, voor het eerst heeft mevrouw de minister en dus de regering hier verklaard dat er voor het einde van het jaar 2001 geen goederentreinen zullen rijden over het historisch tracé en dit in tegenstelling tot de grootse verklaringen die vorig jaar door zowel de eerste minister als door minister Durant werden afgelegd naar aanleiding van de regeringsverklaring in het debat over de begroting 2000. Het blijft evenwel een dubbelbesluit dat door de Nederlandse regering ten vroegste in november 2001 zal worden genomen.

Ik doe er thans een jaar bij. Vorig jaar heb ik verklaard dat er geen treinen zouden rijden voor het einde van 2001, wat toen door eerste minister Verhofstadt werd weggelachen. Vandaag zeg ik, en ik zal u er volgend jaar aan herinneren, dat er voor het einde van het jaar 2002 geen treinen zullen rijden over het historisch tracé. Waarom?

In de eerste plaats zegt u dat de Nederlandse regering ten vroegste in november 2001 een dubbelbesluit zal nemen. In de lente van 2002 zijn er in Nederland verkiezingen. Ik durf u hier vandaag garanderen dat de huidige regering deze beslissing niet zal nemen en dat men dus op een vrij eenvoudige manier deze beslissing zal kunnen tillen over de verkiezingen van 2002 heen. Waarom is dit zo eenvoudig? U hebt geen enkel breekijzer of wapen om de Nederlandse regering te dwingen het memorandum of understanding

waar te maken. U beschikt over geen enkel element om dat te doen afdwingen. U staat bij manier van spreken met blote handen en u bent afhankelijk van de goodwill van de Nederlandse regering. Gezien de aanleg van de Betuwe-lijn en de economische belangen van de Rotterdamse haven hebt u dus in dit dossier geen enkel argument om deze in Nederland fel gecontesteerde beslissing enkele maanden voor de parlementsverkiezingen door de Nederlandse regering te laten nemen. Mocht de huidige Nederlandse regering deze beslissing voor de parlementsverkiezingen toch nemen, en dit tegen de wil van de Limburgse kiezer in, dan krijgt u problemen met het in gereedheid brengen van het historisch tracé. In dat memorandum of understanding staat immers een zinnetje dat alle kosten voor het hergebruik van het historisch tracé ten laste vallen van de Belgische regering en van de NMBS. In het allerbeste geval zal men de factuur zo zwaar maken dat de NMBS en de Belgische regering zullen moeten beslissen dat het inderdaad te duur is om voorlopig 15 treinen over het historisch tracé te laten rijden. Ik zeg u, en ik ben daar voor 100% van overtuigd, dat er voor einde van het jaar 2002 geen treinen over het historisch tracé zullen rijden. Dit is de zoveelste illustratie van het kiezersbedrog dat deze regering systematisch pleegt.

07.08 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb hier inderdaad reeds een aantal termijnen horen vernoemen. Men wordt een beetje preciezer. De einddatum moet zeer duidelijk naderen. Ik stel enkel vast dat het dus na Pasen zal zijn. Ik weet nog niet goed van welk jaar maar zeker niet dit jaar. In Vlaanderen bestaat het spreekwoord: "Vijgen na Pasen". Mevrouw de minister, ik beticht u niet van slechte wil. U hebt in dat dossier echt wel moeite gedaan, maar ik kijk naar de heer Verhofstadt, de persoon die symbolisch altijd achter uw rug staat. Hij legde in het Parlement de stoere verklaring af dat hij het probleem zelf wel zou oplossen. Hij dacht wellicht dat u niet voldoende druk zou kunnen uitoefenen, wat hij blijkbaar wel zou kunnen. Ik stel evenwel vast dat zijn druk ook maar een flauw "waterdrukje" is.

Ik vraag mij af of dit in 2002 nog mogelijk zal zijn. Men mag niet vergeten dat, zelfs wanneer Nederland het sein op groen zet en de factuur betaalt, het nog zes maand duurt om alles technisch mogelijk te maken. Ik denk dat het hoe langer hoe duidelijker wordt dat de Nederlanders hier een spelletje spelen om de belangen van de Antwerpse haven te fnuiken ten gunste van hun eigen havens.

07.09 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, het is niet gemakkelijk om verdragen te sluiten met de Nederlanders. Wij zijn immers meestal vragende partij voor die verdragen. Mevrouw de minister, ik besef ten volle dat het dan niet gemakkelijk is om vanuit die positie met de Nederlanders te onderhandelen.

Mijnheer Ansoms, ik wil u erop wijzen dat lijn 11 een van de weinige dossiers is waarin de Nederlanders vragende partij zijn. Misschien moeten we het investeringsplan van de NMBS in die zin herbekijken. Wanneer we met de Nederlanders een verdrag sluiten, moeten we erover waken dat de timing wordt gerespecteerd. Er is immers geen enkele reden dat het MER-rapport een langere tijd in beslag zou nemen. De conclusies van dit MER-rapport hadden we zelfs op voorhand kunnen schrijven.

Wat de zogenaamd tijdelijke kosten voor de heringebruikname van het historisch tracé betreft, wil ik opmerken dat deze eigenlijk definitieve kosten zijn. Het zal er wel op uitdraaien dat het historische tracé het definitieve wordt. Indien we het historische tracé opnieuw in gebruik nemen, zal dit sowieso in gebruik blijven tot het definitieve tracé af is. Wij mogen ons dus niet op een andere timing laten vastpinnen. Ik heb ergens gehoord dat we het historische tracé vijf jaar lang zouden kunnen gebruiken. Ik ben van mening dat we het beter blijven gebruiken tot er een akkoord is over het definitieve tracé.

07.10 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik concludeer dat er goed en minder goed nieuws is. Goed nieuws is in dit geval dat men in Nederland niet langer totaal tegen de heringebruikname van het historisch tracé is. Minder goed nieuws is dat er een beetje vertraging is wat de timing betreft. Zoals de heer Van Campenhout opmerkt, is dit een zeer moeilijk dossier. Ik heb niet veel wapens in handen. Toch wil ik, in samenwerking met de eerste minister, onze vooropgestelde eisen volhouden. Ik ben het ermee eens dat we moeten zoeken naar andere elementen waarmee we druk kunnen uitoefenen op de Nederlanders, maar op dit ogenblik is er zowel goed als minder goed nieuws. In de volgende weken en maanden zullen over deze zaak nog meer discussies gevoerd worden, bijvoorbeeld in het kader van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie.

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

08 Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het lage comfortniveau van de nieuwe dieseltreinen die onder meer ingezet worden op de lijn Antwerpen-Neerpelt" (nr. 4032)

08 Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le niveau de confort lamentable des nouveaux autorails utilisés sur la ligne Anvers-Neerpelt" (n° 4032)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal bondig blijven. Niettemin is dit mijns inziens een belangrijk dossier voor de reizigers van en naar de Kempen. In november vorig jaar was het de derde of de vierde keer dat we dit dossier behandeld hebben in de commissie. Dan ging het over de slechte staat van de oude treinstellen en over de te late levering of de niet-levering van de nieuwe treinstellen. Ondertussen hebben we vernomen dat ze vorige of deze week in gebruik genomen zouden worden.

Ik heb er zelf nog geen kennis mee gemaakt, maar via de radio werden we wel geconfronteerd met reizigers die hun ongenoegen geuit hebben. Ook in krantenartikels kwam het onderwerp aan bod. Een voorbeeld is de Gazet van Antwerpen van 28 februari. Een werkgroep van ACW Kempen had een studie over de nieuwe treinstellen uitgevoerd. Daarin werden een zevental pluspunten en een dertiental minpunten opgesomd. De pluspunten waren onder meer een sober, maar aangenaam interieur, een goede klimaatregeling, ruimte voor rolstoelgebruikers, ruimte voor enkele fietsen. De minpunten waren: een te krappe zitruimte, geen verschil tussen eerste en tweede klasse, de deuren die niet automatisch zouden sluiten, geen elektronische informatie in de trein, geen aparte ruimte voor de treinbegeleiders, slordige afwerking, bagagerekken die niet stevig zouden zijn, de deuren die fluiten bij 90 km per uur. Ik neem aan dat dit geen wetenschappelijke studie is. Daarom zou ik graag van u een antwoord krijgen op de aantijgingen van de werkgroep. Bent u van de problematiek op de hoogte? Schort er inderdaad iets aan het comfort van de nieuwe "dieseltweetjes"? Zijn aanpassingen mogelijk? Komen er in de toekomst nog bestellingen? Wordt er eventueel gedacht aan compensatie voor de reizigers?

08.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze nieuwe dieselmotorwagens rijden momenteel tussen

Hasselt en Mol. De NMBS heeft geen klachten ontvangen over het comfortniveau van dit materiaal. De NMBS heeft rekening gehouden met de comforteisen van het cliënteel - afzonderlijke zitjes, meer beenruimte, airco - bij het ontwerpen van de dieselmotorstellen. Ze zijn vanaf 5 maart geleidelijk ingezet op de lijn Neerpelt-Antwerpen. Er kunnen treinen met 5 gekoppelde stellen verzekerd worden. Dat wil zeggen dat er 10 rijtuigen zijn met een capaciteit van 750 zitplaatsen. De NMBS overweegt momenteel niet om wijzigingen uit te voeren aan het comfort van de motorwagens. Er zijn voorlopig geen nieuwe bestellingen gepland.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer kort reageren. Ik begrijp uit het antwoord van de minister dat er geen problemen zijn. Bij de NMBS heeft men dus de artikels niet gelezen en niet naar de radio geluisterd, want het aantal klachten was aanzienlijk. Het ging om een halve bladzijde in de Gazet van Antwerpen. Anders moet ik mij wenden tot die vereniging en zeggen dat ze maar wat fantaseren in de pers. Ik zal het antwoord van de minister aan de betrokken reizigers en aan die vereniging bezorgen. Dan zullen wij hier wellicht nog op terugkomen in deze commissie.

08.04 Minister Isabelle Durant: Er kan klacht ingediend worden.

08.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dat kan inderdaad. Ik zal hen dat aanraden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De mondelinge vraag nr. 4052 van de heer Yves Leterme wordt naar een latere datum verschoven.

09 Question orale de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le préavis de grève des syndicats de cheminots" (n° 4095)

09 Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stakingsaanzegging van de spoorbonden" (nr. 4095)

09.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, les organisations syndicales ont déposé un préavis de grève portant sur les projets déposés sur la table et qui font l'objet de négociations actuellement. Les syndicats, après plusieurs assemblées dans les différentes

régions, réaffirment dans ce préavis que l'unicité de l'entreprise est essentielle, de même que leur participation au conseil d'administration et à la gestion, cette situation existant depuis la création de la SNCB.

Quand on rencontre les cheminots – ce qui se fait régulièrement – on est impressionné par leur attachement à l'entreprise mais aussi par les problèmes importants auxquels ils sont confrontés quotidiennement.

Le sous-investissement dans la SNCB de ces 20 dernières années se remarque également dans la gestion des ressources humaines. Cela commence à peser fort lourd sur le climat social dans l'entreprise.

Que compte faire le gouvernement pour éviter ce mouvement annoncé qui pénalise autant les travailleurs que les usagers pour l'ensemble du pays? Alors que tous les regards se focalisent sur les propositions d'investissements en matière d'infrastructure, je voudrais mettre l'accent sur les priorités en termes de ressources humaines au sein de la SNCB et sur l'amélioration des conditions de travail du personnel du chemin de fer.

09.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je n'interviendrai pas sur la légitimité d'une grève éventuelle. Tout le monde sait que ce genre d'action donne une mauvaise image mais cela relève de la responsabilité de l'organisation syndicale et, en aucune manière, je ne veux mettre cette légitimité en cause. Il est vrai que ce préavis traduit un malaise qui grandit avec les retards pris dans les décisions depuis octobre et je suis la première à le regretter. Effectivement, il y a de quoi susciter l'inquiétude quand les décisions ne tombent pas.

Je partage votre avis lorsque vous déclarez que les travailleurs que vous rencontrez sont particulièrement attachés à leur entreprise. La culture d'entreprise des cheminots est quelque chose d'important. C'est tout à fait propre au chemin de fer et pas seulement en Belgique car je le constate également à l'étranger. C'est un monde tout à fait particulier, très attaché à son boulot. Il est vrai que beaucoup d'entre eux et en particulier ceux qui sont en contact avec le public ont souvent été pris entre le marteau et l'enclume, entre le désinvestissement d'une part et, d'autre part, leur volonté de faire leur boulot correctement.

Quant à moi, je garde un contact régulier avec le personnel en général mais aussi bien sûr avec les

organisations syndicales, chacun ayant sa propre autonomie. On sait aussi que les conditions de travail, en particulier des conducteurs de trains sont assez difficiles: il y a la problématique des congés non récupérables ou récupérables sous forme financière, ce qui n'est pas toujours une solution par rapport à la qualité de vie.

En matière de ressources humaines, je suis persuadée que cette gestion au sein de la SNCB – entreprise de 40.000 personnes – est problématique et je plaide, dans le cadre de la réforme des structures, pour qu'une vraie direction des ressources humaines soit mise en place. Ce ne serait pas un luxe quand on voit comment les choses fonctionnent à d'autres niveaux dans des entreprises de taille équivalente ou même plus petite.

Enfin, sur la problématique du manque de personnel, comme le gouvernement est assez attaché, dans le cadre de l'Etat social actif, à promouvoir le degré d'activité des travailleurs âgés, nous avons entamé une réflexion pour les travailleurs âgés du secteur public en vue de mieux les intégrer dans l'activité professionnelle. Quant à moi, pour l'entreprise publique autonome dont j'ai la tutelle, j'ai associé l'entreprise et les organisations syndicales dans cette réflexion pour voir s'il est possible ou non, dans quelles conditions et à partir des exigences du gouvernement et des réalités de l'entreprise, d'améliorer par exemple la problématique du compagnonnage par des plus âgés vers des plus jeunes, etc.

Ce sont les éléments de réponse à votre intervention. Je n'interviendrai certainement pas sur la légitimité de ce préavis de grève. Par contre, dans tous mes contacts, j'essaie dans la mesure du possible de comprendre les problématiques telles qu'elles sont posées. L'inquiétude des travailleurs de la SNCB traduira quelque chose de très perceptible au sein de l'entreprise. Je le constate et je le regrette aussi.

Les décisions doivent absolument être prises au plus tard fin mars, comme prévu. L'entreprise ne peut en effet plus rester dans l'incertitude sur une série de questions concernant l'infrastructure ou la structure ainsi que le troisième contrat de gestion dans lequel elle souhaiterait voir insérer le principe de l'unicité qui figurait dans le précédent contrat de gestion.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het postsorteercentrum te Gent" (nr. 4103)

10 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le centre de tri postal à Gand" (n° 4103)

10.01 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik schets de problematiek. Wij weten dat De Post nieuwe locaties zoekt voor postsorteercentra. U heeft al bevestigd wat wij aanvoelen, namelijk dat minister Daems eerder puur economische criteria hanteert. Ik zit meer op uw lijn en ben ook de mening toegedaan dat De Post als groot overheidsbedrijf ook een voorbeeldfunctie heeft. Wel zou zoveel mogelijk met spoortreinen moeten worden gewerkt. Er kunnen trouwens nog andere criteria gelden. Het zou ook goed zijn dat die centra zoveel mogelijk bereikbaar zijn met openbaar vervoer. Dikwijls werken in deze centra laaggeschoolden en dan een locatie kiezen waardoor men met de wagen moet gaan werken, lijkt mij geen goede oplossing. Om die principes met elkaar te kunnen verzoenen, en als wij tenminste een locatie willen die per spoor ontsluitbaar is en goed gelegen is met het oog op openbaar vervoer, dan belanden wij bijna automatisch bij de NMBS. Op veel van die locaties heeft de NMBS nog als enige de nuttige gronden. Ik geef u hierbij het voorbeeld van Gent. Het stadsbestuur schuift vier locaties naar voor waar het nieuwe sorteercentrum zou kunnen komen. Twee daarvan zijn aansluitbaar op het spoor, twee niet. Een daarvan blijkt te klein te zijn en daardoor blijft er in Gent nog maar een mogelijkheid waarbij zowel de aansluitbaarheid op het spoor mogelijk is, als voldoende bereikbaarheid voor openbaar vervoer gegarandeerd is, als voldoende grootte. Het gaat om een oude creosoteerwerf van de NMBS. Als wij die doelstellingen willen waarmaken, is de NMBS dan bereid om die gronden aan De Post te verkopen? Zijn de gronden van die oude werf vervuild? Zo ja, is er dan de bereidheid om die op relatief korte termijn te saneren, zodat nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn?

10.02 Minister Isabelle Durant: Collega Schalck, zoals u ben ik voorstander van inplanting van de nieuwe postsorteercentra zo dicht mogelijk bij het spoorwegnet. Ik had reeds de kans mee te delen aan minister Daems en aan de Kamer dat het mij vanzelfsprekend lijkt dat de opties die door de regering werden genomen inzake mobiliteit deel moeten uitmaken van de in acht te nemen criteria door de beheersinstanties van de openbare

autonome ondernemingen. Ik geef nu antwoord op uw vragen zelf.

Het terrein in Gent ligt aan de Wiedouwkaai, Pakketbootstraat en Zeilschipsstraat. Verder paalt het terrein aan spoorlijn 58 naar Eeklo en Zelzate. Op de bewuste terreinen zijn moderniseringswerken gepland voor de aanwezige creosoteerwerf. Tevens is er een belangrijke oppervlakte nodig voor de NMBS voor het stapelen van houtstukken en dwarsliggers die in deze creosoteeroperatie zijn betrokken. Een terrein met een onregelmatige vorm van benaderend 3,8 hectare is, rekening gehouden met de plannen voor de vermelde creosoteerwerf, beschikbaar voor nog andere toepassingen. Dit terrein is aan het spoor gelegen. Indien De Post interesse zou laten blijken, kan worden nagegaan of een verkoop tot de mogelijkheden behoort. De bewuste terreinen zijn plaatselijk vervuild. Op basis van het bodemattest kan tussen koper en verkoper een regeling worden getroffen omtrent de mogelijke sanering. Ik concludeer uit die gegevens dat de NMBS niet weigerachtig staat tegenover een eventuele verkoop en dat het positief is dat de stad Gent twee voorstellen doet die gaan in de richting van aansluiting op het spoor.

Ik sta positief tegenover de voorstellen die een synergie met de aanwezigheid van een spoorlijn bevatten.

Ten vierde ligt de bal in het kamp van De Post.

10.03 Daan Schalck (SP): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt mij dat de NMBS de bereidheid toont om over deze gronden te praten. Als dat niet het geval was geweest, zat men daar strop. Ik deel uw mening dat er een zo goed mogelijke aansluiting moet zijn.

De informatie in dit dossier zal ik aan het stadsbestuur geven. Ik hoop dat de NMBS, De Post en de stad Gent rond de tafel kunnen gaan zitten om te onderzoeken of het dossier op die locatie kan worden gedeblokkeerd. Te uwer informatie deel ik u mee dat ik morgen aan minister Daems een gelijkaardige vraag stel omdat ik nog steeds de hoop koester dat men samen rond de tafel kan gaan zitten om het dossier in die richting voor te bewegen.

Wij spreken hier over de situatie in Gent. Ik neem aan dat andere mensen voor andere plaatsen misschien concrete oplossingen kunnen bedenken. Mijn kennis over andere regio's is te

klein om zelf na te gaan of ook daar oplossingen kunnen worden gevonden. Het is ook niet altijd gemakkelijk om dicht bij het spoor tien beschikbare hectaren te vinden. In Gent is die mogelijkheid er en ik meen dat we ze nu verder moeten onderzoeken.

Als De Post niet wenst voort te werken met de treinen, zou de NMBS deze waardevolle terreinen uiteraard niet ter beschikking willen stellen. Dat is logisch. Daarom denk ik – dit is een globale opmerking – dat we eens moeten bekijken in welke mate de NMBS haar schaarse en waardevolle gronden prioritair ter beschikking moet stellen van bedrijven en ontwikkelingen die ook voor het spoor nuttige gevolgen kunnen hebben. Dat kan immers het transport van goederen of reizigers ten goede komen. Deze problematiek overschrijdt uiteraard de inhoud van dit dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het fietsdepot in Brussel-Noord" (nr. 4109)

11 Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'abri à vélos à la gare de Bruxelles-Nord" (n° 4109)

11.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, sta mij toe eerst het probleem even te schetsen. De combinatie fiets-trein beschouwen wij als zeer belangrijk. Mijn vraag handelt meer bepaald over de gebeurtenissen in het fietsdepot van Brussel-Noord.

Aanvankelijk was het mijn bedoeling een vraag te stellen over de toestand van dit fietsdepot, maar ik heb mijn vraag een beetje moeten aanpassen gezien de recente brand die zowel het fietsdepot als het bagagedepot verwoestte. Het probleem is dus niet meer de slechte toestand van het fietsdepot, maar het feit dat er geen fietsdepot meer is.

In Brussel-Noord, toch een belangrijk station, maakten tot op heden 50 tot 60 fietsers – een klein aantal gezien het drukke verkeer in dat station – gebruik van een houten fietsstalling. Deze personen spoorden dus naar Brussel en namen daar de fiets om hun werk te bereiken; hetzelfde gebeurde in omgekeerde richting.

De NMBS maakte er nooit werk van om de reizigers in die zin te stimuleren: de aangeboden fietsstalling was niet afgesloten en werd niet bewaakt, zodanig dat heel wat fietsen werden gestolen.

In feite kwam men terecht in een vicieuze cirkel, in die zin dat de NMBS ervan uitging dat zij niet veel moeite moest doen op dat vlak, aangezien weinig reizigers gebruik maakten van dit systeem en terecht, gezien de toestand van het fietsdepot. Ingevolge de recente brand is er momenteel evenwel geen fietsdepot meer. Het toppunt is dat zij die hun fiets kwijtraakten in de brand blijkbaar geen schadevergoeding kunnen eisen van de NMBS en evenmin hun fiets nog kunnen opeisen om de toestand ervan na te gaan.

Mevrouw de minister, waarom investeerde de NMBS in het verleden zo weinig in een fietsdepot? Men beschikte er slechts over een onbewaakt bagagedepot en over een houten fietsrek waar de fiets niet eens kon worden beveiligd. Een zij-ingang van het depot was permanent open zodat de stalling steeds bereikbaar is, waardoor 's nachts heel wat fietsen werden gestolen.

Voorts had ik graag geweten of de personen die hun fiets in de brand verloren hiervoor zullen worden vergoed.

Waar kunnen de 50 of 60 betrokkenen thans terecht om hun fiets te stallen? Moeten zij naar een ander station sporen of stelt de NMBS een voorlopige oplossing voor?

Ten gronde nog het volgende. Het station Brussel-Noord zal worden gerenoveerd en ik had graag vernomen of in deze plannen in een degelijke fietsstalling is voorzien. In bevestigend geval, welke zal de capaciteit zijn van dit depot en zal deze ruimte kunnen worden vergrendeld of bewaakt?

11.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Vanoost, ik geef u het antwoord van de NMBS.

Ten eerste, welke zijn de redenen voor de zo lage investeringen in het verleden? Omwille van de inhoud van deze redenen, hoop ik dat ze tot het verleden behoren.

De NMBS zegt dat er een lage vraag naar fietsparkeergelegenheden is en de sociale omstandigheden in en rond het station geen hoger comfort vereisen. Bovendien heeft de fietsparkeerpolitiek van de NMBS pas enkele jaren

geleden duidelijk vorm en structuur gekregen. Ik verwijs naar de inwendige structuurvorming inzake fietsparkings, marktonderzoek, enzovoort. Dat zijn de redenen uit – hopelijk – het verleden.

Ten tweede, wat is de stand van zaken met betrekking tot de schadevergoeding bij brand?

Volgens de algemene voorwaarden voor het vervoer van reizigers, begeleiders, bagage en andere prestaties in het binnenlands verkeer, is de NMBS slechts aansprakelijk in geval van een fout van haar aangestelden. Uitzonderlijk zal de NMBS de getroffen fietseigenaars vergoeden voor de in de brand verloren fietsen en bromfietsen. Het bedrag van deze vergoeding wordt conform voormelde algemene voorwaarden bepaald, wat een maximum vergoeding van 2.000 frank per fiets en 4.000 frank per bromfiets inhoudt. De NMBS zal de aldus gestorte bedragen terugvorderen van een eventueel aansprakelijke derde.

Uw derde vraag betreft de tijdelijke oplossingen.

De NMBS zal op zeer korte termijn, binnen twee of drie weken, een nieuwe fietsparking bouwen aan de toegang van het station langs de kant van het centrum. Deze parking zal beveiligd en comfortabel zijn.

Ten vierde, welke plaats krijgt de fiets in de renovatieplannen van de toekomst?

In de renovatieplannen van het station is in een automatisch beveiligde en afgesloten, comfortabele fietsparking voorzien. Bij benadering zal deze parking plaats bieden aan een honderdtal trein-fietsgebruikers. Als de vraag naar fietsparkeerplaatsen stijgt, is de NMBS bereid deze parking uit te breiden. Ik hoop dat deze verandering ook een vertaling is van onze wil en de wil van vele mensen om intermobiliteit tussen fiets en trein te ontwikkelen.

Ik ben mij bewust dat de complementariteit tussen trein en fiets belangrijk is. Er is in de toekomst nog veel werk te verzetten. Alleen vragen dat de vraag stijgt, is een beetje bijzonder. Hetzelfde geldt voor de heropening van lijnen. Als de NMBS een studie maakt over de toekomstige vraag, kijkt ze altijd naar de huidige situatie om te besluiten dat er weinig klanten zijn. Daarom is de vraag klein. Die mentaliteit moet worden veranderd. Ik hoop dat de opstelling van het derde beheerscontract een aangelegenheid zal zijn om een verandering in de goede richting teweeg te brengen.

11.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uiteraard is de toestand in Brussel-Noord maar een aanleiding om dit probleem in het algemeen te berde te brengen. De NMBS geeft eigenlijk toe dat de fiets niet bepaald een prioriteit was. Zoals u zelf hebt gezegd is het een cirkelredenering om vanuit een lage vraag te besluiten dat men hiervoor weinig inspanningen moet leveren. Ik verheug mij erover dat de NMBS wat dat betreft blijkbaar het licht heeft gezien.

De fietsen die zijn verloren gegaan, maken deel uit van het algemeen probleem. Uiteraard kan de NMBS niet verantwoordelijk zijn voor een kras of schade aan de fiets. Toch is het gemakkelijk om de mensen 2.000 frank per fiets te geven, die in een brand is verloren gegaan waarvan de verantwoordelijkheid nog niet vastligt.

Daar hebben die mensen niets aan en dat zal hen niet bepaald stimuleren om hun fiets aan de NMBS toe te vertrouwen. In de toekomst zal daar dus wel nog eens verder over gediscussieerd worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De mondelinge vraag nr. 4104 van de heer Olivier Chastel wordt ingetrokken aangezien deze vraag schriftelijk zal beantwoord worden.

12 Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkoop door de NMBS van haar pakjesdivisie" (nr. 4168)

12 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vente par la SNCB de son service colis" (n° 4168)

12.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, hoewel ik het antwoord van de minister op de mondelinge vragen van de heren Somers en Chastel daarstraks reeds vernam, zou ik toch nog een vraag willen stellen.

Mevrouw de minister, ik lees in uw antwoord dat u inderdaad de problematiek schetst van het al dan niet optreden van de regeringscommissaris in opdracht van de regering. In het voorstel van de verkoop van één van de onderdelen van ABX en dus ook van de NMBS, stel ik toch vast dat de heer Schouppe als afgevaardigd bestuurder van de NMBS in feite zichzelf, maar dus ook de overheid beconcurrereert met het wegvervoer van

ABX. Ik vraag mij toch af hoe wij als overheid, of hoe u als vertegenwoordiger van deze overheid en als voogdijminister, daarop moet reageren. Hoeveel is die pakjesafdeling waard? Hebt u daar zicht op? Is die waardebepaling reeds gebeurd?

U verwijst naar een externe audit die rond zou zijn. Wanneer zal het Parlement over deze auditgegevens kunnen beschikken? U verwijst naar een aantal aanbevelingen die de consultant doet met betrekking tot het onderdeel ABX. Zijn deze aanbevelingen om ABX te laten afzien van het wegtransport wel realistisch? Dat stemt toch tot nadenken, rekening houdend met de wereldwijde acquisities van de NMBS, die vooral gericht zijn op zee- en luchtvaart, expeditie en wegtransport van grote ladingen. Hoe gaat u die omschakelingen doordrukken in het kader van een autonoom overheidsbedrijf? Staat u ook achter de aanbevelingen die in deze auditresultaten worden gemaakt? Ik geloof dat een omschakeling van het wegtransport naar het spoortransport onrealistisch is. De consultant adviseert ook om de pakjesdivisie af te stoten. Wat is zijn motivatie hiervoor? Ik begrijp dat al deze informatie in de door u aangehaalde audit vevat is. Kloppen deze gegevens?

Voorzitter: Lode Vanoost.

Président: Lode Vanoost.

12.02 Minister **Isabelle Durant**: Ja, dit klopt. Deze audit werd aangevraagd door de NMBS en leverde interessante informatie op met betrekking tot een analyse van de sector en de situatie van de NMBS. Dit had zowel betrekking op de pakjesdivisie als op de logistieke vraagstukken van ABX in zijn geheel. Zoals ik daarnet aan uw collega's zei, is deze informatie zeer interessant met betrekking tot het innemen van een standpunt door de overheid. Wij hebben hierover veel gediscussieerd, ook over de concurrentie tussen de spoorwegen en het wegvervoer. Wij weten dat ABX niet alleen wegtransport, maar ook algemene logistiek verzorgt. Dit is een zeer specifieke sector, die voortdurend grensoverschrijdend werkt. Het is zeer belangrijk om een gunstige positie op die markt te veroveren.

Het is zeer moeilijk om op uw vraag over de waardebepaling van ABX te antwoorden.

Ik beschik terzake niet over exacte gegevens. We weten dat ABX de Staat 18 miljard frank heeft gekost. Volgens de audit moeten we 18 maanden wachten om de rendabiliteit van deze investeringen te kunnen opmeten. Dat was de inzet van de NMBS: eerst investeren om de latere

winsten te laten terugvloeien naar de algemene enveloppe van de maatschappij om daarmee andere investeringen te financieren.

Wat de kleine pakjes van minder dan 30 kilogram betreft, vind ik het begrijpbaar en nuttig dat aan een synergie met De Post wordt gedacht. Meer algemeen moet men, mijns inziens, een definitieve beslissing even uitstellen. Het risico is immers groot. Als we ABX absoluut willen verkopen zal dit tegen een lage prijs zijn. Dit komt erop neer dat de verliezen door de samenleving worden gedragen maar de winsten worden geprivatiseerd. We moeten voorzichtig zijn inzake de belangen van de NMBS en het geïnvesteerde geld. Op lange termijn is het niet uitgesloten dat ABX wordt afgestoten. Dit zal echter moeten gebeuren in gunstige omstandigheden en dus niet tegen een lage prijs, zo niet, is alleen de NMBS verliezende partij.

12.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, naar welke audit verwijst u?

12.04 Minister **Isabelle Durant**: De NMBS heeft aangedrongen op een specifieke audit over de strategie met betrekking tot ABX. Het is geen financiële audit maar een economisch strategische analyse ten behoeve van de NMBS. De NMBS had aangedrongen op een dergelijke externe analyse om de toekomstperspectieven van ABX te kennen. De resultaten van de analyse werden besproken in de raad van bestuur van februari 2000.

12.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): U hebt deze opdracht niet gegeven?

12.06 Minister **Isabelle Durant**: Neen, het was een expliciete vraag van de NMBS inzake een strategische keuze. Bedrijven kunnen experts vragen welke strategische perspectieven deze of gene beleidskeuzes bieden.

12.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De audit werd uitgevoerd door Boston Consulting?

12.08 Minister **Isabelle Durant**: Inderdaad.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 **Question orale de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles et Paris" (n° 4111)**

13 **Mondelinge vraag van de heer Jean Depreter**

aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Parijs" (nr. 4111)

13.01 **Jean Depreter** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, ma question porte sur la complémentarité train-avion, la « multimodalité », et notamment sur la liaison entre le TGV et l'aéroport de Bruxelles-National en tenant compte des accords en discussion entre Air France et le Thalys.

Le développement du TGV en soi est très intéressant et constitue une magnifique opportunité pour les chemins de fer. Le Thalys couvre déjà tout le Nord de l'Europe - bientôt, Marseille ne sera qu'à quatre heures trente de Bruxelles!

Thalys a également des accords avec différents transporteurs aériens tels que United Airlines, American Airlines, voire avec des aéroports, par exemple, Amsterdam et Francfort. Le TGV passe d'ailleurs carrément sous l'aéroport d'Amsterdam!

Des accords datant d'un peu plus d'un an existent déjà entre l'aéroport et Thalys: grâce au Thalys, l'aéroport de Roissy n'est plus qu'à une heure quinze de Bruxelles. Cependant, dans les jours à venir – si je ne m'abuse, les accords devraient être signés le 25 mars –, Air France va renforcer les accords avec Thalys puisqu'il va supprimer sa ligne entre Roissy et Zaventem; cinq transports par TGV seront assurés quotidiennement de Bruxelles-Midi vers Roissy, avec un comptoir d'enregistrement Air France à Bruxelles-Midi, des manutentionnaires, etc., soit un projet d'une réelle ampleur. Par ce procédé, Air France viendra chercher ses clients à Bruxelles-Midi, ce qui n'est pas sans poser de problème pour l'aéroport de Bruxelles-National qui devrait lui aussi avoir des connexions avec le TGV, sous peine d'être confronté à une forme de concurrence à laquelle il lui sera difficile de résister.

Si je me réfère aux orientations définies lors des Conseils des ministres des 11 février 2000 et 17 octobre 2000 et au plan décennal de la SNCB, il ne sera guère aisé de mettre le TGV en connexion directe avec Zaventem.

En ce qui concerne le Diabolo, il n'y a aucun problème. Cependant, de larges incertitudes pèsent encore sur les autres points. Je pense au RER – on l'a dit tout à l'heure –, à la gare passante de Bruxelles-National et bien entendu, à Schaerbeek, plus particulièrement au terminal multimodal de Schaerbeek, deuxième terminal

TGV – la position du parlement régional bruxellois ne simplifiera certainement pas les choses à cet égard – et même, à la connexion entre le deuxième terminal TGV et l'aéroport avec People Mover, par exemple. Ces questions sont très complexes, pourtant, l'intermodalité TGV-avion est nécessaire.

Selon moi, cette question est complémentaire à celle des différents types de transports. Mais au niveau du réseau de la SNCB, il y a également une complémentarité entre les différentes lignes TGV, LGV, RER et le reste du réseau. Tout à l'heure, on a parlé de la modernisation de la ligne 161 et j'ai pensé aux accès vers Bruxelles. On pourrait mettre de côté le projet de dernière minute concernant Daussoulx, avec une transversale vers Charleroi, chose vraiment surprenante.

Vous avez parlé de la ligne 161, je me pose des questions sur la ligne 124, à savoir la ligne Bruxelles-Charleroi. Certains projets ont été développés par les forces vives de Charleroi mais qui concernent également La Louvière et Mons.

Je vous remettrai en fin de réunion un document que j'ai préparé à cet effet. Je sais que ce point est actuellement débattu dans le groupe du Premier ministre, mais je tenais malgré tout à attirer l'attention à ce sujet.

Si l'on observe la carte officielle des chemins de fer, on constate que, sur le sillon, sept points rouges correspondent aux sept éléments que l'on appelle des arrondissements de la SNCB. Sur ces sept points rouges, à savoir Tournai, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège et Verviers, on ne parle jamais de La Louvière. Je profite de l'occasion pour vous demander de ne pas oublier le septième point rouge qui est le mien. Je souhaiterais obtenir quelques informations soit en ce qui concerne la ligne 124, soit en ce qui concerne son installation le long de l'autoroute E19. Même si cela devait poser des problèmes techniques, il faut absolument pouvoir rejoindre cet axe d'une façon ou d'une autre afin d'inscrire la région du Centre dans le projet intitulé "Toutes les villes du sillon à 30 minutes de Bruxelles".

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, il faut absolument encourager la complémentarité train-avion, en particulier pour les vols court courrier dans la mesure où – nous le constatons dans le cas de Thalys-Air France – nous avons à la fois une suppression d'un vol et des conventions avec Thalys. Le passager y trouve son compte du fait

que sa destination est plus souvent Bruxelles que Zaventem et que la régularité des trains est meilleure que celle des avions.

C'est pour cette raison qu'il faut organiser, autour de l'aéroport de Bruxelles-National, un réseau de connexions ferroviaires tant à courte distance (RER) qu'à moyenne distance (IC-IR) vers les grandes villes wallonnes ou de Flandre et à plus longue distance (TGV) pour relier l'aéroport à d'autres bassins de clientèle plus lointains et pas seulement les autres aéroports. C'est notamment la question du diabololo qui est nécessaire parce que la gare de l'aéroport est actuellement en cul-de-sac.

Il s'agit d'infrastructures importantes que nous jugeons prioritaires. A l'époque, j'avais d'ailleurs demandé à la SNCB, dans le cadre du deuxième avenant au contrat de gestion, d'examiner la possibilité de prévoir un arrêt du TGV à Zaventem, même pour quelques trains chaque jour. En attendant la réalisation du diabololo, si on devait développer un arrêt du TGV, ce serait au détriment du trafic ordinaire, ce qui est évidemment difficile à prendre en considération. L'objectif est bien d'arriver à un lien avec l'aéroport mais, peut-être, dans une logique différée en fonction des aménagements nécessaires au diabololo.

Un dossier contient divers tracés de ce diabololo. Dans la proposition de la SNCB, la préférence est donnée au tracé qui se situe au niveau de la berme centrale de l'E19. Quinze milliards de francs ont été prévus dans le projet de plan décennal de la SNCB pour permettre une mise en service en 2010. Mais la décision relative au tracé devra évidemment se prendre en concertation avec la Région flamande qui est compétente en matière d'aménagement du territoire.

Par conséquent, je regrette de vous dire qu'aucune liaison par TGV n'est prévue dans l'immédiat avec l'aéroport. Par contre, le réseau IC-IR et le RER seront développés. Je n'entamerai pas le débat sur Schaerbeek-formation mais on sait que le parlement bruxellois s'est positionné de façon assez forte à ce sujet. Sans polémiquer à propos de ce dossier, il est évident qu'il ne serait pas bon de prévoir une deuxième rupture de charge pour se rendre à l'aéroport. Cela n'aurait pas beaucoup de sens par rapport au projet Thalys-Air France qui vise une ligne directe et rapide. A l'avenir, il faudra donc envisager sans doute un second terminal TGV mais il faut réfléchir à la manière de le faire.

J'en arrive à l'autre partie de votre question relative à la ligne Bruxelles-Charleroi. Je me suis rendue hier à Charleroi et j'ai entendu les alternatives proposées par les forces vives de la ville au sujet de la ligne à grande vitesse. Les Carolorégiens préfèrent une ligne Bruxelles-Charleroi. Nous avons discuté sur les variantes possibles de manière à ce que la décision qui sera prise concerne l'entiereté du Hainaut, qui a souvent été le parent pauvre en matière d'investissements, et que le scénario choisi soit le plus pertinent possible tout en respectant l'enveloppe et les décisions concomitantes puisque la Région wallonne doit être envisagée d'une manière globale. Il faut envisager le dossier "Infrastructure" sur l'ensemble du territoire belge; a fortiori, on ne peut donc pas l'envisager à l'échelle d'une sous-région.

En ce qui concerne votre dossier au sujet de La Louvière, je l'examinerai avec attention. En tout cas, ma volonté est que des efforts substantiels soient faits en matière d'infrastructure ferroviaire dans le Hainaut. Il est un fait que Charleroi génère un trafic important et qu'il y a une nécessité de dessertes dans la province. J'étudierai de près le problème de La Louvière mais je peux vous assurer en tout cas que la Région wallonne – M. Daras et moi-même avons discuté hier avec les Carolorégiens – s'est engagée à offrir des perspectives en matière d'infrastructure ferroviaire à l'ensemble du Hainaut, de façon à compenser quelque peu les sous-investissements du plan décennal précédent ou des années antérieures.

13.03 **Jean Depreter** (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre de sa réponse, quels que soient les choix effectués pour l'axe Bruxelles-Charleroi. Je note que la ministre sera particulièrement attentive à la situation du Hainaut où l'on déplore un retard en matière d'infrastructure. C'est l'une des sept sous-régions dont on ne parle jamais mais elles existent pourtant.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 **Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les infrastructures ferroviaires et l'intermodalité en région liégeoise dans le plan décennal de la SNCB" (n° 4127)**

14 **Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorweginfrastructuur en de multimodaliteit in**

**het Luikse in het tienjarenplan van de NMBS"
(nr. 4127)**

14.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, le nouveau plan décennal proposé par la SNCB est totalement indigent quant à l'intermodalité des transports en région liégeoise. Vous êtes saisie de ce plan et vous n'avez pas encore eu l'occasion de rencontrer les forces vives liégeoises comme vous avez rencontré, hier, les forces carolorégiennes mais elles vous diraient ce que je vais vous dire brièvement.

Le gouvernement arc-en-ciel a, à diverses reprises, affirmé sa volonté de valoriser et de développer les sites d'intermodalité, les sites multimodaux. Sur les six plates-formes multimodales programmées par le gouvernement wallon, trois d'entre elles sont situées en région liégeoise. Le plan de la SNCB passe royalement sous silence toute perspective de développement et d'investissement pour ces trois plates-formes.

Brièvement, voici les trois problèmes au sujet desquels je souhaite vous interroger.

Premièrement, pas un mot n'est dit au sujet de la connexion du site aéroportuaire de Liège-Bierset à la ligne TGV, limitrophe et dont la construction est en phase terminale, et aucune halte – principalement une halte pour le transport de fret – n'est programmée ni même étudiée afin de relier la ligne TGV à l'aéroport.

Le transport de fret se développera certainement par le biais du TGV, actuellement consacré au transport des personnes. Cependant, des lignes expérimentales sont, en Europe, déjà en état de fonctionner pour l'usage « fret ».

Lors d'un entretien avec un haut responsable de la SNCB à l'aéroport de Liège, je me suis étonné que celle-ci ne semble pas appréhender la problématique d'assurer les liaisons de fret par TGV plutôt que par avion pour les courtes distances. Il suffirait pourtant d'un raccordement d'un kilomètre pour relier l'aéroport à la ligne TGV. Je comprends – et vous l'avez précisé à l'instant – que vous êtes une fervente partisane de la liaison du TGV avec les aéroports, notamment pour l'aéroport de Zaventem, mais que le projet est complexe pour Liège.

Je ne suis pas de votre avis puisqu'il suffit d'un raccordement d'un kilomètre pour que l'aéroport de Liège soit relié à la ligne TGV qui passe à côté. La seule difficulté est de trouver l'endroit à

proximité de l'aéroport où il serait possible de tracer une ligne droite d'un kilomètre nécessaire à une halte de fret. Il ne s'agit pas de construire une gare TGV comme à Liège ou à Anvers, mais seulement un hangar!

Une ligne droite d'un kilomètre est suffisante pour une halte fret. Les aéroports de Paris, actionnaires à 25% de l'aéroport de Liège, nous font valoir toute une série d'avantages d'éclatement que nous pourrions avoir en commun si cette halte était programmée sur le site de Bierset. Envisagez-vous de faire figurer dans le plan décennal cet arrêt TGV sur le site de Bierset?

Pas un mot non plus sur les dessertes ferroviaires des nouvelles zones du port autonome de Liège. J'ai lu que, lors d'une précédente séance de commission, vous avez rendu hommage au port de Liège en faisant remarquer qu'il était, c'est vrai, le premier port intérieur belge, qu'il est le deuxième ou le troisième port européen, selon les comptes de ce que l'on prend en charge ou pas, au point de vue tonnage avant Paris ou ex aequo avec Paris et après Duisburg. Le port est en pleine expansion; des nouveautés sont programmées; la SNCB n'a rien prévu et ne prévoit rien dans son plan décennal pour desservir ces extensions du port depuis Loncin jusqu'à Hermalle-sous-Argenteau, notamment Lixhe-Visé.

La Région wallonne a terminé la mise au gabarit de 9000 tonnes de tout le canal Albert vers Anvers. La construction de l'écluse de Lanaye, après un accord intervenu avec les Pays-Bas, va démarrer et la SNCB, elle, ignore royalement les dessertes en intermodalité des extensions du port autonome de Liège.

Dans le cadre du plan décennal de la SNCB, sur un montant de 644 milliards, pas moins de 133,5 milliards sont prévus pour les dessertes des ports flamands et leurs liaisons avec le réseau ferroviaire. Cela signifie que 20,73% de la totalité du plan décennal sont consacrés aux liaisons des ports flamands. Je m'en réjouis pour eux mais je vous fais remarquer, madame la ministre, que pas un franc n'est prévu pour les connexions ferroviaires aux ports de Wallonie, alors que nous y avons le troisième port européen en termes de tonnage fret.

Dans le cadre du plan décennal, nous ne trouvons rien pour la réalisation du réseau RER ou REL, réseau express liégeois, ou REM comme dit M. Dehousse, le réseau express mosan. Je vous mets en garde, car Mme Lizin prend fait et cause pour le REM. Cela va vous susciter beaucoup de

difficultés si vous ne prévoyez rien dans votre plan décennal pour le réseau express mosan. Mme Lizin demande, et elle a raison, que l'hinterland de Liège fasse aussi l'objet d'un RER et rien n'est prévu, non seulement pour le RER avec la gare des Guillemins comme nœud de distribution, pour assurer les connexions ferroviaires régionales, mais rien non plus pour les transfrontalières, en pleine EUREGIO, alors qu'à 15 kilomètres de Liège, les Pays-Bas et les chemins de fer hollandais prévoient, eux, un plan RER pour Maastricht.

Et nous n'allons pas tenir compte de ce que les Pays-Bas veulent faire à partir de Maastricht en RER pour les connexions avec Liège, Hasselt ou Tongres. Il y a là-bas, me semble-t-il, un manque évident de concertation pour organiser un RER non seulement régional, mais transfrontalier; projet dont l'Europe des régions demande avec insistance la réalisation.

Si vous voulez réaliser votre vœu de multimodalité, veillez à ce que le plan de la SNCB tienne compte de ces trois problèmes. Il devra évidemment aussi résoudre les problèmes que rencontrent tous les utilisateurs du service de fret de la SNCB, à savoir le manque de wagons. Vous savez que près de 40% des wagons de fret de la SNCB sont défectueux. Et vous n'êtes pas sans savoir que les entreprises ne sont que très rarement tenues au courant des nombreux retards enregistrés, ce qui sape un peu plus l'attractivité et la compétitivité du transport de fret par la SNCB.

Voilà, madame la ministre, les questions sur lesquelles je souhaitais vous entendre.

14.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, M. Grafé m'interroge sur trois aspects particuliers.

La construction d'une plate-forme multimodale à Bierset a été entreprise à l'initiative de la SPI.

14.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Il n'y a rien de prévu pour le TGV.

14.04 Isabelle Durant, ministre: Je sais. Je parle ici du trafic traditionnel rail/route.

Dans ce cadre, toutes les mesures ont été prises pour que cette plate-forme soit accessible au départ de la ligne 36.

Quel est le problème soulevé? Je ne reviendrai pas sur le problème du TGV et du fret. Nous sommes d'accord quant au fond. Mais la SNCB

n'a jamais été très preneuse dans ce domaine. Je me demande si cela n'a pas un rapport avec ses investissements dans sa filiale ABX. Mais peu importe. Je pense quant à moi qu'il faut anticiper sur l'avenir. Il est clair qu'il y a là un débouché intéressant.

Deux possibilités s'offrent à nous. Soit, comme vous le dites, il faut "tirer" une ligne d'un kilomètre pour se rapprocher du site de la plate-forme multimodale. Soit, à l'inverse, dans la mesure où la ligne TGV croise la ligne 36 juste après Fexhe-le-haut-Clocher, on pourrait étudier la possibilité, dans le cadre de la gestion du zoning, de déplacer le lieu d'entreposage et de chargement. Dans ce cadre, c'est plutôt le gestionnaire du zoning qui ...

14.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Mais dans ce cas, il y aurait une rupture supplémentaire entre l'avion et le TGV fret. Or, cela concerne un trafic postal de petits colis.

14.06 Isabelle Durant, ministre: C'est un trafic camion. Mais je suis prête à en discuter.

14.07 Jean-Pierre Grafé (PSC): Il n'y a rien de tout cela dans le plan décennal.

14.08 Isabelle Durant, ministre: Non, en effet. Ce qui est prévu, c'est le trafic traditionnel.

Il faut peut-être examiner dans quelle mesure il est possible, sur base d'une bonne gestion du zoning – ce qui est de la responsabilité du gestionnaire du zoning – de raccorder les installations à la partie de croisement TGV existante et qui est, quant à elle, déjà financée en considérant les avantages et les inconvénients. Selon moi, cette problématique peut faire l'objet de discussions.

Pour ma part, j'ai d'ailleurs eu l'occasion de discuter à maintes reprises sur la possibilité de travailler, dans le cadre de ce qui est prévu aujourd'hui, en vue de l'entreposage et du chargement à proximité du croisement que l'on connaît, et moyennant effectivement l'aménagement de ce petit kilomètre. Mais cela dépend du choix de la gestion du zoning en tant que tel puisque la ligne 36 et le croisement TGV de cette ligne traversent la queue du zoning, si je puis m'exprimer ainsi, près des chaudronneries Pierre Brouhon.

14.09 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, Mme la ministre donne beaucoup de précisions et je l'en remercie. Cependant, madame la ministre, il existe des terrains

appartenant à la Défense nationale qui sont vides et qui peuvent accueillir sans problème la ligne de raccordement TGV et permettre l'accès de ce dernier sur le site fret, comme le souhaitent les aéroports de Paris, afin d'assurer un lien direct avec l'aéroport Charles de Gaulle.

14.10 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, je désire insister sur le fait que je voudrais que l'on étudie la possibilité de travailler sur base des infrastructures existantes et que l'on examine s'il faut aménager une ligne de 1 kilomètre ou s'il est préférable de gérer le zoning différemment, le but étant de rencontrer l'objectif fixé.

Cette problématique devra, en tout cas, encore faire l'objet de discussions. Tout comme vous, je constate que rien de spécifique n'a été prévu au-delà de la ligne 36. Toutefois, il est possible de trouver un meilleur partenariat entre la gestion du zoning, d'une part, et les infrastructures existantes, d'autre part.

J'en viens maintenant à la desserte ferroviaire des ports et en particulier du port de Liège.

Vous avez fait le calcul, monsieur Grafé. 20,73% des montants sont effectivement affectés à des ports intérieurs et maritimes flamands, ce qui est une très bonne chose. D'ailleurs, tout comme moi, vous n'émettez aucune contestation à ce sujet.

Votre raisonnement rejoint tout à fait les propos que j'ai tenus ici à plusieurs reprises. C'est ainsi que, tout comme vous, je suis favorable à de meilleurs investissements à Anvers. Mais cela n'a du sens que si on développe l'ensemble des ports intérieurs et l'ensemble du réseau. Il ne s'agit pas d'élargir la porte d'un côté en mobilisant d'énormes montants, mais de rétrécir "l'entonnoir" là où un suivi concernant le registre des ports intérieurs en termes d'intermodalité mer-fleuve s'avère nécessaire.

Il est vrai que rien n'est prévu nominativement dans le plan décennal. Mais je peux vous dire que dans, le projet de plan que j'ai mis sur la table et qui fait actuellement l'objet de discussions, j'ai prévu une provision en vue de couvrir de tels investissements. C'est, en effet, selon moi un élément important si nous voulons faire preuve de prévoyance et anticiper en termes d'investissements et voir quel est l'avenir que nous prévoyons pour le port de Liège. Il faudra d'ailleurs examiner les possibilités de raccordements supplémentaires afin de compléter les infrastructures existantes. Il faudra voir si de tels travaux sont justifiés en tenant compte des

conséquences que pourraient avoir les évolutions que nous souhaitons et que nous devons encourager.

Pour ma part, je suis donc favorable à un provisionnement, même sans projet précis, en vue du raccordement à certains endroits des berges du port de Liège.

En ce qui concerne le REL ou le REM, la SNCB considère que la création d'un REL serait certainement intéressante dans le contexte de mobilité croissante mais qu'elle doit s'inscrire dans un contexte national et cohérent notamment avec le fameux plan décennal.

La SNCB souhaite donc d'abord finaliser les études sur la mise en place du RER bruxellois afin d'en tirer les premières conclusions et de les élargir ensuite à d'autres villes comme Liège. Elle dit ne pas pouvoir s'engager dans la création d'un REL à court ou moyen terme, en tenant compte également des importants travaux en cours à la Gare de Liège-Guillemins.

La SNCB affirme qu'à l'horizon 2005-2006, lorsque les travaux à Liège-Guillemins et sur les lignes entre Bruxelles et Liège seront terminés, elle sera en mesure d'étudier la possibilité de mieux structurer l'offre et la desserte aux alentours de Liège. Dans le même temps, il sera nécessaire d'effectuer une étude complète et précise sur la disponibilité en infrastructures suffisantes et en matériel, sur le potentiel de clientèle, les coûts d'exploitation, etc. Autrement dit, elle ne veut pas s'engager à court terme.

Vous connaissez, par ailleurs, ma position à ce sujet, celle de la SNCB qui est, pour des raisons qu'elle cite ici, particulièrement frileuse ou peu enthousiaste. Il convient de soutenir, là où les prémisses peuvent être tracées, les initiatives en faveur d'une orientation vers des liaisons transfrontalières dans le cadre d'une perspective de REL. Une discussion doit avoir lieu en ce sens. Il importe de faire entendre ce point de vue non dans le sens d'un lobby liégeois mais d'une vision plus large, voire transfrontalière du trafic aux alentours de Liège, qui est un pôle important tant en matière de transport de marchandises que de personnes.

En ce qui concerne l'amélioration, l'entretien des wagons, afin d'améliorer le rythme et la qualité de la maintenance des wagons, la SNCB prévoit d'augmenter de 20% ses capacités de production affectées à cette activité en région liégeoise.

14.11 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, je prends acte du fait que la SNCB n'a rien prévu concrètement dans son plan décennal pour les trois problèmes soulevés ci-avant, et également de la volonté positive de la ministre de rencontrer ces trois problèmes. Je formule mes vœux afin qu'au cours des négociations, vous parveniez à faire valoir votre point de vue.

J'attire votre attention sur le troisième problème. La SNCB attend, avant de s'occuper du RER liégeois, que les investissements en cours soient terminés et notamment ceux de la gare de Guillemins. Lorsque ces travaux seront terminés, il sera trop tard pour y penser. Pour que les travaux du RER et des connexions régionales ou transfrontalières soient réalisés de manière coordonnée et intelligente, ils doivent dès à présent être intégrés dans la gare TGV.

Si des transformations doivent être entreprises après la réalisation de celles qui sont en cours, les frais supplémentaires en seront élevés et elles risquent d'abîmer l'infrastructure mise en place. Il serait opportun d'y réfléchir dès maintenant afin d'éviter de rendre cette superbe gare inopérante.

J'espère que les intentions que vous venez de déclarer seront incluses dans le plan décennal qui sera arrêté prochainement par le gouvernement.

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

De mondelinge vraag nr. 4129 van de heer François Bellot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De mondelinge vraag nr. 4131 van mevrouw Fientje Moerman wordt naar een latere datum verschoven.

15 Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. 4170)

15 Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'autorisation d'exercer la fonction d'agent maritime" (n° 4170)

15.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn eerste vraag over het ontwerp van koninklijk besluit terzake dateert reeds van 30 september 1998. De laatste keer dat u erover werd ondervraagd dateert van mei 2000. Toen zei u dat het niet lang meer zou duren. Ik weet dat er een

kink in de kabel kwam door één of andere Europese richtlijn en dat dit de reden van de vertraging zou zijn. Mevrouw de Minister, ik neem aan dat u ook begrijpt dat het stilaan tijd wordt dat dit dossier wat prioriteit krijgt. Het overkoepelend orgaan van de scheepsagenten viert volgende week zijn 100-jarig bestaan. Het zou misschien een mooi verjaardagscadeau zijn van uwwege als u iets concreets zou kunnen zeggen over dit dossier. Het wordt steeds uitgesteld wegens details. Het is een schande dat dit dossier bijna 10 jaar aansleept. De functie van scheepsagent is belangrijk in het transportwezen, dat weet u ongetwijfeld ook. Kan u dit dossier echt niet afwerken en de vergunning toekennen?

15.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Sevenhans, ontwerpen van koninklijk besluit die door de vorige regering waren voorbereid en die de wijziging beoogden van de koninklijke besluiten met betrekking tot de tussenpersonen in het goederenvervoer, met in het bijzonder de instelling van de vergunning van scheepsagent, moeten worden herzien in het licht van de nieuwe richtlijn nummer 1999 42CE van het Europees Parlement en de Raad van 7 juni 1999. Mijn administratie bereidt in samenwerking met de verschillende sectoren een nieuwe wetgeving voor met het doel aan de bepalingen van de nieuwe richtlijn te beantwoorden, de bestaande regelgeving te vereenvoudigen en de scheepsagent erin te integreren. Dit gebeurt in overleg met de verschillende beroepsorganisaties.

15.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. U zou toch eens prioriteit moeten geven aan dit dossier. Ik weet dat dat niet aan uw persoon te wijten is, maar het blijft maar aanslepen. Dit onderwerp staat al voor de tiende keer op de agenda en ik krijg steeds hetzelfde antwoord: binnenkort zal het probleem worden opgelost. Dat is niet meer ernstig. Ik vraag prioriteit voor dit dossier.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.48 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

dinsdag

mardi

13-03-2001

13-03-2001

14:00 uur

14:00 heures

INHOUD

- Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergoedingen van de examens voor lijnpiloot" (nr. 3418) 1
Sprekers: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de participatie van ABX in een Pools textielbedrijf" (nr. 3489) 2
Sprekers: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 3
 - de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de spoorweginfrastructuur te Gent" (nr. 3505)
 - de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 3512) 4
 - de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4044) 4
Sprekers: Francis Van den Eynde, Tony Van Parys, Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 6
 - mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de spoorontdubbeling tussen Brussel en Ottignies en Brussel en Nijvel door een geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (nr. 4010)
 - de heer Raymond Langendries aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het politiek geschipper inzake het GEN zowel in de richting van Nijvel als in die van Ottignies-Louvain-la-Neuve" (nr. 4091)
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verwezenlijking van het GEN-project in het Brusselse" (nr. 4096)
Sprekers: Simonne Creyf, Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 8
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-

SOMMAIRE

- Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les minervals des examens de pilote de ligne" (n° 3418) 1
Orateurs: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation d'ABX dans une entreprise textile polonaise" (n° 3489) 2
Orateurs: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 3
 - M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand" (n°3505)
 - M. Tony Van Parys à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 3512) 4
 - M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place réservée à l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 4044) 4
Orateurs: Francis Van den Eynde, Tony Van Parys, Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 6
 - Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de remplacement du dédoublement de la voie entre Bruxelles et Ottignies et Bruxelles et Nivelles par une nouvelle ligne Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (n° 4010)
 - M. Raymond Langendries à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les hésitations politiques en matière de RER" (n° 4091)
 - Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concrétisation du projet RER dans la région bruxelloise" (n° 4096)
Orateurs: Simonne Creyf, Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 8
 - Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het installeren van een LPG-systeem in voertuigen" (nr. 4018)

- de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de redenen die de niet-publicatie verrechtvaardigen van de koninklijke besluiten houdende de technische installatienormen van het LPG-systeem alsook de erkenningsnormen van de LPG-installateurs" (nr. 4089)

Sprekers: **Marie-Thérèse Coenen, Luc Paque, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van

- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een aantal dossiers voor de regio Waas en Dender in het NMBS-investeringsplan 2001-2010" (nr. 4180)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de dienstverlening aan de loketten van de NMBS" (nr. 4085)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de conclusies van het Milieu-Effectenrapport (MER) inzake de "IJzeren Rijn"" (nr. 4024)

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie van het dossier "IJzeren Rijn"" (nr. 4050)

- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de "IJzeren Rijn"" (nr. 4069)

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 4179)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Luc Sevenhans, Ludo Van Campenhout**

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het lage comfortniveau van de nieuwe dieseltreinen die onder meer ingezet worden op de lijn Antwerpen-Neerpelt" (nr. 4032)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de

ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'installation d'un système LPG sur les véhicules" (n° 4018)

- M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les raisons justifiant la non publication des arrêtés royaux définissant les normes techniques d'installation du système LPG ainsi que les normes d'agrément des installateurs LPG" (n° 4089)

Orateurs: **Marie-Thérèse Coenen, Luc Paque, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

11 Questions orales jointes de

- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de dossiers relatifs à la région entre la Dendre et le pays de Waas dans le plan d'investissements de la SNCB 2001-2010" (n°4180)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service aux guichets de la SNCB" (n°4085)

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

11

13 Questions orales jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conclusions de l'Etude d'incidence (MER) relative au Rhin de fer" (n° 4024)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier "Rhin de fer"" (n° 4050)

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du Rhin de fer" (n° 4069)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 4179)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Luc Sevenhans, Ludo Van Campenhout**

13

16 Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le niveau de confort lamentable des nouveaux autorails utilisés sur la ligne Anvers-Neerpelt" (n°4032)

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

16

17 Question orale de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le préavis de grève des

17

stakingsaanzegging van de spoorbonden" (nr. 4095)

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

syndicats de cheminots" (n° 4095)

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het postsorteercentrum te Gent" (nr. 4103)

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

17 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le centre de tri postal à Gand" (n° 4103)

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

Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het fietsdepot in Brussel-Noord" (nr. 4109)

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

18 Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'abri à vélos à la gare de Bruxelles-Nord" (n° 4109)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schuldvordering van de NMBS op ABX" (nr. 4104)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkoop door de NMBS van haar pakjesdivisie" (nr. 4168)

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

19 Questions orales jointes de
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la créance de la SNCB sur ABX" (n° 4104)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vente par la SNCB de son service "colis"" (n° 4168)

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

Mondelinge vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Parijs" (nr. 4111)

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

20 Question orale de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles et Paris" (n° 4111)

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

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorweginfrastructuur en de multimodaliteit in het Luikse in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4127)

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

21 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les infrastructures ferroviaires et l'intermodalité en région liégeoise dans le plan décennal de la SNCB" (n° 4127)

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

Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "de vergunning van scheepsagent". (nr. 4170)

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

23 Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la licence de commissaire-chargeur". (n° 4170)

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

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

van

DINSDAG 13 MAART 2001

14:00 uur

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

du

MARDI 13 MARS 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.03 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergoedingen van de examens voor lijnpiloot" (nr. 3418)**

01.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Volgens het KB van 10 januari 2000 kan een kandidaat-lijnpiloot zijn examen afleggen in één keer gedurende vier dagen of in twee keer gedurende telkens twee dagen. Het artikel vermeldt dat deze twee delen gelden als één sessie. De inschrijvingssom voor het examen van lijnbestuurder bedraagt per zittijd 15.000 frank. Het Bestuur der Luchtvaart vindt dat diegenen die het examen in twee keer afleggen, tweemaal het inschrijvingsgeld moeten betalen, ondanks het feit dat ze als één sessie gelden.

Deelt de minister mijn mening dat het Bestuur van Luchtvaart zich hier vergist? Wat denkt de minister over de kostprijs van de opleiding tot lijnpiloot? Wordt overheidsfinanciering overwogen om de opleiding toegankelijker te maken?

01.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Op 14 februari verscheen een nieuw KB, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen de eerste examensessie van 350 euro en de volgende van 175 euro per sessie. Er circuleren dus schromelijk overdreven cijfers. Daarenboven bedraagt het examengeld slechts 1 percent van de opleidingsprijs.

La séance est ouverte à 14.03 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les minervals des examens de pilote de ligne" (n° 3418)**

01.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): En vertu de l'arrêté royal du 10 janvier 2000, un candidat pilote de ligne peut présenter son examen en une seule session de quatre jours ou en deux sessions de deux jours. chacune L'arrêté royal précise que deux sessions en constituent en fait une seule Le droit d'inscription à l'examen de pilote de ligne se monte à 15.000 francs par session. L'Administration de l'aéronautique considère que les candidats qui présentent l'examen en deux fois doivent aussi s'acquitter deux fois du montant de l'inscription, bien qu'il ne s'agisse que d'une session.

La ministre estime-t-elle, comme moi, que l'Administration de l'aéronautique se trompe? Par ailleurs, que pense-t-elle du coût de la formation de pilote de ligne? Un financement public est-il envisagé pour rendre cette formation plus accessible?

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Dans l'intervalle, un nouvel arrêté royal publié le 14 février dernier, établit une distinction entre la première session d'examen (350 euros) et les sessions suivantes (175 euros par session). Les chiffres qui circulent sont donc fortement exagérés. Par ailleurs, le droit d'inscription aux examens ne représente qu'un pour cent du prix de la formation.

Die opleidingen worden grotendeels door de particuliere sector georganiseerd, zodat ik weinig vat heb op de prijs. De overheid voorziet al sinds 1989 niet meer in subsidies voor de opleiding.

01.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Geldt het nieuwe KB ook voor wie zich in januari inschreef?

01.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ja.

01.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het is niet erg democratisch als opleidingen zo duur zijn dat ze *de facto* niet voor iedereen openstaan.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Lode Vanoost

02 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de participatie van ABX in een Pools textielbedrijf" (nr. 3489)

02.01 Bart Somers (VLD): ABX voert een echte expansiepolitiek door overal bedrijven op te kopen of participaties te nemen. In de lijst van dochterondernemingen staat ook een Pools textielbedrijf.

Wat is daarvan de meerwaarde voor een transportbedrijf? Kan ABX zoiets doen met belastinggeld? Is er wel voldoende controle op de expansiepolitiek? Zal de minister acties ondernemen?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Volgens de NMBS is dat Poolse bedrijf een achterkleindochter van THL, dat door ABX werd overgenomen in 1998. Deze participatie wordt behouden in het kader van de algemene strategie van de groep, stelt de NMBS.

De NMBS doet aan *cash pooling*, met andere woorden ze zorgt voor leveringen aan ABX en haar dochterondernemingen overeenkomstig de wisselende dagelijkse financieringsbehoeften. De NMBS treedt dus op als operationeel centrum voor de financiële tegoeden en schulden tussen de verschillende dochterondernemingen en de moederonderneming.

De raad van bestuur van ABX gaf op 13 februari gedetailleerde informatie over de investeringen in het verleden en de evolutie op korte en lange termijn van de ABX Logistic group.

Ces formations sont organisées en grande partie par le secteur privé et je n'ai donc que peu de prise sur les prix. Depuis 1989, les pouvoirs publics n'octroient plus de subsidies pour les formations.

01.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le nouvel arrêté royal s'applique-t-il également à ceux qui se sont inscrits en janvier.

01.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais) : Oui.

01.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le prix élevé des formations, qui exclut de fait les candidats moins aisés, ne saurait être qualifié de démocratique.

L'incident est clos.

Président: Lode Vanoost

02 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la participation d'ABX dans une entreprise textile polonaise" (n° 3489)

02.01 Bart Somers (VLD): ABX mène une véritable politique d'expansion en rachetant des sociétés ou en y prenant des participations. Dans la liste des filiales figure également une entreprise textile polonaise.

Quelle en est la valeur ajoutée pour une société de transport? ABX peut-elle mener une telle politique en utilisant l'argent du contribuable? Cette politique d'expansion fait-elle l'objet de suffisamment de contrôles? La ministre entreprendra-t-elle des démarches dans le cadre de ce dossier?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Selon la SNCB, cette entreprise polonaise est une filiale de THL, qui a été reprise en 1998 par ABX. Cette participation est maintenue dans le cadre de la stratégie générale du groupe, d'après la SNCB.

La SNCB fait du *cash pooling*, ce qui signifie qu'elle s'occupe de livraisons à ABX et à ses filiales suivant leurs besoins quotidiens de financement fluctuants. La SNCB s'occupe donc, en tant que centre opérationnel, des avoirs financiers et des dettes entre les différentes filiales et la maison mère.

Le 13 février, le conseil d'administration d'ABX a fourni des informations détaillées sur les investissements effectués dans le passé et sur l'évolution à court et long terme d'ABX Logistic

Volgens de wet van 1991 kan ik alleen tussenbeide komen nadat de regeringscommissaris een beslissing van de raad van bestuur van ABX heeft opgeschort. Zo'n schorsing heeft nog niet plaatsgevonden. Tot nog toe werkten ABX en de dochterondernemingen met eigen middelen.

Ik diende een voorontwerp tot wijziging van de wet van 1991 in bij de regering. Dit wordt in een werkgroep bestudeerd. Ik wil immers dat de NMBS investeert in het spoorwegvervoer en dat zowel de organisatiestructuur als de investeringskeuzes dat maatschappelijk doel nastreven.

(Frans) De NMBS moet nu een goederenvervoerbeleid uitstippelen. Daarom werd een doorlichting gevraagd. Daaruit blijkt dat ABX niet alleen actief is op het stuk van goederenvervoer, maar zich ook bezighoudt met groepage en logistieke steun. Ook al werkt ABX weinig met het spoor, toch is er synergie mogelijk.

In de komende achttien maanden zou ABX geconsolideerd en winstgevend moeten worden. Een andere aanbeveling van de audit luidt dat de NMBS de afdeling "kleine colli" moet afstoten, en dat hier een synergie met De Post mogelijk is.

De NMBS en de regering hebben nog niets beslist in verband met ABX. Tijdens de besprekingen van de werkgroep zal er rekening worden gehouden met de conclusies van de doorlichting.

Vermeden moet worden dat ABX inderhaast verkwanseld wordt, aangezien het nog wel even zal duren eer ABX rendabel wordt. De NMBS heeft veel geld geïnvesteerd. Het is dan ook maar normaal dat de maatschappij de vruchten daarvan plukt in de vorm van een return.

02.03 Bart Somers (VLD): De minister heeft wat licht geworpen op de toekomstplannen van ABX. Toch blijf ik me, als economisch ongeschoolde, afvragen waarom een transportbedrijf voor 100 percent aandeelhouder wordt in een textielbedrijf.

Het privatiseringsproces wordt hier op een vreemde manier gevoerd. Men zoekt private partners in een bedrijf dat volledig in handen is van de overheid.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestand van de

group.

En vertu de la loi de 1991, je ne pourrai intervenir qu'après que le commissaire de gouvernement aura suspendu une décision du conseil d'administration d'ABX. Cette suspension n'a pas encore eu lieu. Jusqu'à présent, ABX et ses filiales fonctionnent par leurs moyens propres.

J'ai déposé auprès du gouvernement un avant-projet de loi modifiant la loi de 1991. Un groupe de travail doit l'examiner. Je souhaite en effet que la SNCB investisse dans le transport par chemin de fer et que tant sa structure organisationnelle que ses choix d'investissement tendent vers cet objectif social.

(En français) Il est temps que la SNCB définisse sa politique dans le transport de marchandises. C'est pourquoi elle a commandé un audit. Celui-ci souligne que le pôle ABX propose non seulement le transport de la marchandise, mais aussi le groupage et la logistique. Même si ABX travaille peu par le rail, des synergies sont possibles.

Dans les dix-huit mois à venir, ABX devrait être consolidée et rentable. L'audit recommande aussi à la SNCB de se défaire de la division « petits colis », en synergie avec la Poste.

La SNCB et le gouvernement n'ont encore pris aucune décision concernant ABX. Les conclusions de l'audit seront prises en compte dans les discussions du groupe de travail.

Il convient d'éviter une vente rapide à bas prix d'ABX, étant donné qu'il faut encore attendre un certain temps avant qu'ABX soit rentable. La SNCB a investi beaucoup d'argent. Il est normal qu'elle profite d'un « retour » financier.

02.03 Bart Somers (VLD): Le ministre a quelque peu précisé les projets d'avenir d'ABX. En tant que profane de l'économie, je continue néanmoins à me demander pourquoi une entreprise de transports devient actionnaire à 100% d'une entreprise textile.

Le processus de privatisation est mené de bien curieuse manière puisqu'on recherche des partenaires privés dans une entreprise qui est entièrement aux mains des pouvoirs publics.

L'incident est clos.

03 Questions orales jointes de
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure

spoorweginfrastructuur te Gent" (nr. 3505)

- de heer Tony Van Parys aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 3512)
- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plaats van de spoorweginfrastructuur in Gent in het tienjarenplan van de NMBS" (nr. 4044)

ferroviaire à Gand" (n°3505)

- M. Tony Van Parys à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 3512)
- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la place réservée à l'infrastructure ferroviaire à Gand dans le cadre du plan décennal de la SNCB" (n° 4044)

03.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Dat Gent inzake spoorweginfrastructuur onderbedeeld is, werd al door parlementsleden van allerlei pluimage aan de kaak gesteld. Ook vandaag zijn we met zijn drieën om te vragen of het NMBS-tienjarenplan daaraan iets zal veranderen. Ik denk in het bijzonder aan het Sint-Pietersstation, het Dampoortstation en de verhoging van lijn 58. Zit er schot in deze dossiers? Welke bedragen worden vrijgemaakt voor investeringen?

03.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Des parlementaires d'obédiences diverses ont déjà dénoncé le fait que Gand est moins bien lotie que les autres villes en termes d'infrastructures ferroviaires. Aujourd'hui, nous sommes de nouveau trois à vous demander si le plan décennal de la SNCB changera quoi que ce soit à cet état de choses. Je pense en particulier aux gares Saint-Pierre et Dampoort, et au relèvement de la ligne 58. Ces dossiers progressent-ils ? Quels montants seront dégagés pour réaliser des investissements ?

03.02 Tony Van Parys (CVP): Op zeer korte termijn moet beslist worden over het tienjarenplan van de NMBS. Zullen de hoogdringende investeringen in het Sint-Pietersstation in Gent en de ophoging van lijn 58 prioritair worden opgenomen in dit tienjarenplan? Wij dringen daar met klem op aan, aangezien het hopeloos verouderde station geen enkel comfort biedt aan de reizigers. Welk bedrag wordt voor Gent uitgetrokken? Wordt dit drukke station eens te meer stiefmoederlijk behandeld vergeleken met Leuven, Namen en andere?

03.02 Tony Van Parys (CVP): La décision relative au plan décennal de la SNCB doit être prise à très court terme. Les investissements urgents à la gare Saint-Pierre de Gand et le relèvement du tracé de la ligne 58 seront-ils prioritairement intégrés dans le plan décennal? Nous le demandons instamment puisque la gare, qui est irrémédiablement vieillie, n'offre aucun confort aux voyageurs. Quel montant a été dégagé pour la gare de Gand? Cette gare pourtant fort fréquentée sera-t-elle une nouvelle fois discriminée par rapport à d'autres, dont celles de Louvain et de Namur?

03.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Ik deel de bezorgdheid van de andere vraagstellers. Binnenkort beslist de regering over het investeringsplan van de NMBS. Komen de nodige investeringen voor het Sint-Pietersstation en het station-Dampoort-Wondelgem er? Als er geen geld genoeg is, wil het Vlaamse Gewest graag bijspringen, mits wat inspraak in de investeringsprioriteiten. Minister Durant staat zeer weigerachtig tegenover zo'n regionale inbreng. Waarom blijft ze volharden in dat standpunt?

03.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Je partage les préoccupations des autres orateurs. Sous peu, le gouvernement prendra une décision à propos du plan d'investissement de la SNCB. Les investissements nécessaires seront-ils prévus pour les gares Saint-Pierre et Dampoort, à Gand, ainsi que pour la ligne Gand-Dampoort-Wondelgem ? Si les fonds sont insuffisants, la Région flamande est disposée à intervenir financièrement pour autant qu'elle jouisse d'un certain droit de regard sur les priorités d'investissement. La ministre Durant est très réticente à l'égard d'un tel apport régional Pourquoi persiste-t-elle dans cette attitude?

03.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het bezoek aan Gent heeft mij inderdaad een en ander duidelijk gemaakt over de plaatselijke mobiliteitsproblemen. Wat het onthaal van de reizigers in Gent-Sint-Pieters betreft, wordt in het basisplan van de NMBS 1,67 miljard frank uitgetrokken voor de stationsinrichting. Voor het

03.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La visite à Gand m'a en effet éclairée sur les problèmes locaux en matière de mobilité. En ce qui concerne l'accueil des voyageurs à Gand-Saint-Pierre, le plan de base de la SNCB prévoit un montant de 1,67 milliard de francs pour l'aménagement de la gare. La SNCB propose

meer omvattende maximale plan stelt de NMBS 6,6 miljard frank voor, maar daarin is ook de verhoging van lijn 58, de mobiliteit in de stationsomgeving, de uitbreiding van de capaciteit van de lijn Gent-Brugge enzovoort inbegrepen. Ik wacht op bruikbare voorstellen terzake.

Wat de betrokkenheid van de Gewesten betreft, ben ik van mening dat in elk geval aan de behoeften van de verschillende regio's moet voldaan worden. Die zijn niet alleen groot in Vlaanderen. Wallonië is evenmin een spoorwegparadijs. In totaal is al 500 miljard frank uitgetrokken, maar dat hoeft geen definitief bedrag te zijn. Ik sta open voor andere financieringsmogelijkheden om dat bedrag op te trekken, want de genoemde 500 miljard frank federaal geld zullen wellicht niet volstaan voor alle gewenste investeringen. Spoorinvesteringen vergen jaren.

03.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Wallonië is inderdaad geen spoorwegparadijs. Wij hebben dat ook nooit beweerd. Dit argument houdt echter geen verband met de positie van de Vlaamse regering ten aanzien van de NMBS. Dit is een misplaatste communautaire oprisping, een uiting van retro-unitarisme.

De investering van 8,36 miljard in de toekomst betreft vooral de lijn Gent-Brugge die zou worden verbreed tot vier sporen. Dit is echter een langetermijninvestering. Op de korte termijn wordt maar 1,67 miljard geïnvesteerd in Gent.

03.06 Tony Van Parys (CVP): Er moet een inspanning gedaan worden door de NMBS om bedragen vrij te maken voor investeringen op korte termijn. Daarvoor werd te weinig geld gereserveerd.

De middelen van de federale regering moeten prioritair in het openbaar vervoer, de mobiliteit en het spoor worden geïnvesteerd. De gewesten moeten echter ook initiatieven kunnen nemen ter bevordering van het openbaar vervoer. Ik pleit ervoor dat de initiatieven van de ministers Dewael en Stevaert niet zomaar terzijde worden geschoven.

03.07 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): De minister neemt een tegenstrijdige houding aan: ze wil rekening houden met de behoeften van de gewesten, maar ze wil alleen federale middelen aanwenden om aan die behoeften te voldoen. Je hoeft geen separatist te zijn om de gewesten een zitje te geven in de NMBS-raad van bestuur. De minister is zelfs

d'injecter 6,6 milliards de francs pour le plan d'ensemble mais ce montant couvre également le réaménagement de la ligne 58, la mobilité aux abords de la gare, l'extension de la capacité de la ligne Gand-Bruges, etc. J'attends des propositions réalistes en la matière.

En ce qui concerne l'implication des Régions, j'estime qu'il faut en tout état de cause répondre aux besoins des différentes régions. Il n'y a pas qu'en Flandre que les besoins sont importants. La Wallonie n'est pas davantage un paradis du rail. 500 milliards de francs ont déjà été dégagés au total mais il ne doit pas s'agir d'un montant définitif. Je suis disposée à prendre en considération d'autres possibilités de financement permettant d'accroître ce montant car les 500 milliards de moyens fédéraux cités ne suffiront sans doute pas pour réaliser tous les investissements souhaités. Les investissements ferroviaires s'étalent sur des années.

03.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La Wallonie n'est effectivement pas un paradis du rail. Nous n'avons d'ailleurs jamais prétendu cela. Cet argument n'a toutefois rien à voir avec la position adoptée par le gouvernement flamand à l'égard de la SNCB. Il s'agit de propos communautaires déplacés, d'une manifestation de rétro-unitarisme.

Le futur investissement de 8,36 milliards concerne surtout la ligne Gand-Bruges, laquelle serait portée à quatre voies. Il s'agit toutefois d'un investissement à long terme. A court terme, 1,670 milliard seulement est investi à Gand.

03.06 Tony Van Parys (CVP): La SNCB doit faire un effort pour dégager de l'argent en vue d'investissements à court terme. Elle n'a pas prévu suffisamment de moyens à cette fin.

Les moyens du gouvernement fédéral doivent être prioritairement investis dans les transports publics, la mobilité et le rail. Il faut toutefois aussi que les Régions puissent prendre des initiatives pour promouvoir les transports en commun. Je plaide pour que les initiatives des ministres Dewael et Stevaert ne soient pas purement et simplement écartées.

03.07 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): La ministre adopte une attitude contradictoire : elle veut tenir compte des besoins des Régions mais elle n'entend utiliser que des moyens fédéraux pour satisfaire ces besoins. Il ne faut pas être séparatiste pour accorder aux Régions un siège au conseil d'administration de la SNCB. La ministre a même

bang om Vlaams geld te aanvaarden, liever gaat ze bij de particuliere sector aankloppen om de middelen te vinden die ze nu te weinig heeft.

03.08 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Maar er is wel ruimte voor een debat over Gent. Wat de investeringen betreft, vind ik het belangrijk over een precies tijdschema te beschikken.

De spoorweginfrastructuur bevindt zich in de gewesten, dus moeten wij met hen rekening houden, maar dit wil nog niet zeggen dat zij ook de bevoegdheid moeten krijgen. Het Vlaams Gewest vraagt een zitje in de raad van bestuur van de NMBS, maar het Brussels en het Waals Gewest doen dat niet. Zij vinden dat beslissingen over mobiliteit genomen moeten worden door verkozen politici en niet door leden van een raad van bestuur.

03.09 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Ik stel vast dat een Vlaamse regering met Agalev-leden iets vraagt wat vandaag door een Ecolo-minister definitief wordt geweigerd.

Het incident is gesloten.

04 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
 - mevrouw **Simonne Creyf** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de spoorontdubbeling tussen Brussel en Ottignies en Brussel en Nijvel door een geplande nieuwe lijn Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (nr. 4010)
 - de heer **Raymond Langendries** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het politiek geschipper inzake het GEN zowel in de richting van Nijvel als in die van Ottignies-Louvain-la-Neuve" (nr. 4091)
 - mevrouw **Marie-Thérèse Coenen** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verwezenlijking van het GEN-project in het Brussels" (nr. 4096)

04.01 **Simonne Creyf** (CVP): Het NMBS-investeringsplan geeft geen prioriteit aan het GEN. Bovendien verschijnen in de Franstalige pers berichten dat de oorspronkelijke geplande ontvulling van de lijnen Brussel-Ottignies en Brussel-Nijvel vervangen zou worden door een nieuwe lijn: Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart Bernard. Deze PS-droom dreigt het GEN-project ten zuiden van Brussel aanzienlijk te vertragen, wat een zware slag is voor het mobiliteitsprobleem.

Deelt de minister deze nieuwe visie die haaks staat op het GEN-plan? Wordt het GEN-akkoord tussen

peur d'accepter des capitaux flamands, préférant s'adresser au secteur privé pour trouver les moyens qui lui font défaut actuellement.

03.08 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Mais un débat à propos de Gand est possible. En ce qui concerne les investissements, j'estime qu'il est important de disposer d'un calendrier précis.

Les réseaux sont localisés matériellement dans les Régions et il faut donc tenir compte de celles-ci. Cela ne veut toutefois pas dire qu'elles doivent se voir confier la compétence dans ce domaine. La Région flamande demande à siéger au conseil d'administration de la SNCB mais les Régions bruxelloise et wallonne n'expriment pas ce souhait. Elles considèrent que les décisions en matière de mobilité doivent être prises par des responsables politiques élus et non par les membres d'un conseil d'administration.

03.09 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Je constate que ce qu'un gouvernement flamand comprenant des membres d'Agalev demande est définitivement refusé par une ministre Ecolo.

L'incident est clos.

04 **Questions orales jointes de**
 - Mme **Simonne Creyf** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de remplacement du dédoublement de la voie entre Bruxelles et Ottignies et Bruxelles et Nivelles par une nouvelle ligne Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard" (n° 4010)
 - M. **Raymond Langendries** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les hésitations politiques en matière de RER" (n° 4091)
 - Mme **Marie-Thérèse Coenen** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concrétisation du projet RER dans la région bruxelloise" (n° 4096)

04.01 **Simonne Creyf** (CVP): Le plan d'investissement de la SNCB n'accorde pas la priorité au RER. Par ailleurs, selon des informations parues dans la presse francophone, le dédoublement, initialement prévu, des lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles serait remplacé par une nouvelle ligne Louvain-la-Neuve-Daussoulx-Sart-Bernard. Ce rêve du PS risque de ralentir considérablement la réalisation du projet de RER au sud de Bruxelles, et ne ferait donc qu'aggraver le problème de la mobilité.

Que pense la ministre de cette nouvelle conception, qui va à l'encontre du projet de RER? L'accord

de federale staat en de gewesten opgegeven? Hoeveel vertraging dreigt het GEN op te lopen?

relatif au RER, conclu entre l'Etat fédéral et les Régions, est-il abandonné ? Quel retard risque d'accumuler le projet de RER ?

04.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Op 21 februari jongstleden nam de Raad van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest met eenparigheid van stemmen van de democratische partijen een aanvullende aanbeveling aan betreffende de mobiliteit in en rond Brussel. Daarin stelt de Raad vast dat het Brusselse GEN nog altijd geen prioriteit is voor de NMBS, en dat er nog niets vaststaat op het stuk de financiering ervan, de aankoop van rollend materieel en de exploitatie. De Raad vindt voorts dat de NMBS-plannen niet stroken met het mobiliteitsproject zoals vervat in de aanbeveling van de Raad van 30 juni 2000.

04.02 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV) : Le 21 février dernier, le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté, à l'unanimité des partis démocratiques, une recommandation complémentaire relative à la mobilité à Bruxelles et autour de la ville. Dans cette recommandation, le Conseil constate que le RER bruxellois ne représente toujours pas une priorité pour la SNCB. Il constate également que son financement, l'acquisition du matériel roulant et son exploitation ne sont absolument pas garantis. Selon le Conseil, le projet de la SNCB ne correspond pas au projet de mobilité contenu dans sa recommandation du 30 juin 2000.

Een federale werkgroep vergadert al maandenlang over deze kwestie, en er werd een budget uitgetrokken voor het GEN. In hoeverre heeft het GEN al concreet gestalte gekregen ? Welke garanties kan de regering de Brusselaars bieden met betrekking tot de totstandkoming van het GEN?

Un groupe de travail fédéral se réunit depuis de nombreux mois et un budget a été affecté au projet RER. Quelles étapes de la concrétisation de celui-ci a-t-on déjà franchies ? Quelles garanties le gouvernement peut-il apporter aux Bruxellois quant à la réalisation du projet RER?

04.03 Minister Isabelle Durant (*Frans*) : Sinds 1988 al wordt er gepraat over een GEN. Eind 1999 werd een werkgroep op hoog niveau ingesteld. Die werkgroep heeft haar werkzaamheden eind 2000 afgerond, en heeft voorstellen geformuleerd en begeleidende maatregelen voorgesteld. Ook aan een concrete organisatieplanning en een financiering werd er gedacht.

04.03 Isabelle Durant, ministre (*en français*) : On parle du RER depuis 1988. Un groupe de travail de haut niveau a été mis en place à la fin 1999. Il a terminé ses travaux fin 2000 en faisant des propositions et en prévoyant des mesures d'accompagnement. Une organisation et un financement ont également été établis.

Voor de investeringen in het GEN werd een budget van 65 miljard uitgetrokken. De werkgroep heeft ook de frequentie onderzocht en middelen bestudeerd om de mobiliteit in het Brusselse Gewest te bevorderen.

Un budget de 65 milliards est prévu pour les investissements RER. Le groupe de travail a également étudié les fréquences et les façons de contribuer à la mobilité en région bruxelloise.

Een ontwerp van samenwerkingsakkoord zal de regering eerdaags worden voorgelegd. Als die tekst is goedgekeurd, zullen de federale overheid en de gewesten om de onderhandelingsstafel plaatsnemen. De 65 miljard worden in een fonds gestort.

Un projet d'accord de coopération sera prochainement soumis au gouvernement. Une fois le texte approuvé, une phase de négociation débutera entre le fédéral et les Régions. Un fonds recevra les 65 milliards.

Het tienjareninvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS moet rekening houden met het GEN, waarop ook de traditionele treinen zullen rijden.

Par ailleurs, le plan décennal 2001-2010 de la SNCB devra tenir compte du RER dont les lignes accueilleront aussi des trains traditionnels.

Over de ontubbeling van het spoor tussen Brussel en Eigenbrakel/Nijvel enerzijds en Ottignies/Louvain-la-Neuve anderzijds is er een op 31 maart 1999 gesloten en op 17 oktober 2000 bevestigd politiek akkoord.

Le dédoublement des voies entre Bruxelles et Braine-l'Alleud/Nivelles, d'une part, Ottignies/Louvain-la-Neuve, d'autre part, a fait l'objet d'un accord politique conclu le 31 mars 1999 et confirmé le 17 octobre 2000.

De NMBS stelt voor een nieuwe lijn aan te leggen naar Namen, in plaats van de bestaande lijn op vier sporen te brengen. Het gaat om aanzienlijke investeringen, met grote milieukosten, die de mobiliteit van het spoorwegverkeer voor de komende decennia zullen bepalen. Ik mag hierover niet lichtvaardig oordelen. Voorlopig kan ik alleen maar vaststellen dat het NMBS-dossier niet beslissingsrijp noch overtuigend genoeg is. Wel is er bij de gewestministers van Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening een vrij brede consensus over het op vier sporen brengen van de bestaande lijn tussen Brussel en Louvain-la-Neuve.

Mij dunkt dat het op vier sporen brengen van de lijn Brussel-Ottignies de meest pragmatische oplossing is om snel en efficiënt voortgang te boeken in dit dossier. Ik geloof dat niemand er belang bij heeft te wachten, om de voor 2008 geplande volgende herziening van het structuurplan van het Vlaamse Gewest te vervroegen.

04.04 Simonne Creyf (CVP): Het investeringsplan reserveert te weinig middelen voor het GEN. Blijkbaar is dat levensnoodzakelijke netwerk nog altijd geen prioriteit. Wel verheugt het me dat de minister een capaciteitsverhoging naar Ottignies en Nijvel verkiest boven een nieuwe lijn. Ondertussen moeten we er bij de NMBS op aandringen om het GEN boven op de agenda te plaatsen.

04.05 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Als men de NMBS daartoe niet verplicht, zal die maatschappij een koele minnares van het GEN blijven. De politici moeten dan ook de nodige druk op de NMBS uitoefenen.

De Brusselse aanbeveling bevatte al makkelijk realiseerbare voorstellen die over een periode van tien jaar zouden kunnen worden geëvalueerd.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het installeren van een LPG-systeem in voertuigen" (nr. 4018)
 - de heer Luc Paque aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de redenen die de niet-publicatie verrechtvaardigen van de koninklijke besluiten houdende de technische installatienormen van het LPG-systeem alsook de erkenningsnormen van de LPG-installateurs" (nr. 4089)

La SNCB propose une nouvelle ligne vers Namur au lieu de la mise à quatre voies de la ligne existante. Ces investissements revêtent une importance considérable, tant sur le plan financier qu'environnemental, et ils conditionnent la mobilité ferroviaire pour plusieurs dizaines d'années. Il est de ma responsabilité de ne pas juger à la légère. Pour l'heure, je me dois de constater que le dossier de la SNCB n'est ni mûr ni probant. Par ailleurs un assez large consensus semble se faire autour de la mise à quatre voies de la ligne existante entre Bruxelles et Louvain-la-Neuve, de la part des ministres régionaux de la Mobilité et de l'Aménagement du territoire.

J'estime que la mise à quatre voies de la ligne Bruxelles-Ottignies est la solution la plus pragmatique pour avancer rapidement et efficacement dans ce dossier. Je pense que personne n'a intérêt à attendre pour avancer la prochaine révision du plan de structure de la région flamande, prévue en 2008.

04.04 Simonne Creyf (CVP): Dans le plan d'investissements, trop peu de moyens sont réservés pour le RER. Manifestement, ce réseau, pourtant vital, n'est toujours pas considéré comme une priorité. Cela dit, je me réjouis de la préférence exprimée par la ministre pour une augmentation de capacité vers Ottignies et Nivelles plutôt que pour l'aménagement d'une nouvelle ligne. En attendant, nous devons instamment demander à la SNCB de faire du RER un point prioritaire.

04.05 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Si on ne l'y oblige pas, la SNCB continuera à ne pas apprécier le RER. Le pouvoir politique doit donc peser de tout son poids sur la SNCB.

La recommandation bruxelloise contenait déjà des propositions facilement réalisables et qui pouvaient faire l'objet d'une évaluation dans une période de dix ans.

L'incident est clos.

05 Questions orales jointes de
 - Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'installation d'un système LPG sur les véhicules" (n° 4018)
 - M. Luc Paque à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les raisons justifiant la non publication des arrêtés royaux définissant les normes techniques d'installation du système LPG ainsi que les normes d'agrément des installateurs LPG" (n° 4089)

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De Raad van State heeft op 27 februari groen licht gegeven voor de bepalingen betreffende de installatie van een LPG-systeem in voertuigen.

Dat is goed nieuws, maar hoe zit het met de nieuwe voertuigen die van bij de aanvang met een LPG-systeem zijn uitgerust? Is er geen sprake van een ongelijke behandeling waarvoor een billijke oplossing moet worden aangereikt?

Wie is bevoegd inzake het parkeerverbod voor voertuigen die uitgerust zijn met een LPG-systeem in particuliere of openbare ondergrondse parkeergarages? Welke maatregelen zal u treffen om dat concreet probleem op te lossen?

05.02 Luc Paque (PSC): In de algemene beleidsnota "vervoer" van oktober 1999 staat te lezen dat spoedig een koninklijk besluit zou worden gepubliceerd dat vier verplichtingen zou opleggen: het monteren door een LPG-installateur, het gebruik van een automatisch vulsysteem, de homologatie van alle onderdelen van de installatie en het installeren van een LPG-meter op het instrumentenbord.

In mei 2000 heeft u mij verzekerd dat het desbetreffend koninklijk besluit "in de komende weken" aan de Ministerraad zou worden voorgelegd. In december 2000 beloofde u opnieuw dat de koninklijke besluiten samen met de regelgeving betreffende de toekenning van LPG-premies zouden worden gepubliceerd. Die besluiten zullen voor een grotere veiligheid van de bestuurders zorgen en het overleg met de gewesten bevorderen.

Wat zijn de redenen van de vertraging die terzake werd opgelopen?

Is het ten slotte niet mogelijk de BTW op de installatie van LPG-systemen te verlagen of de aanvullende belasting op de inverkeersstelling af te schaffen? U heeft al beslist een campagne ter bevordering van LPG op te zetten. In dat kader zouden fiscale maatregelen welkom zijn.

05.03 Minister Isabelle Durant (*Frans*): De maatregelen betreffende de premies voor de plaatsing van een LPG-installatie werden door mijn collega, mevrouw Aelvoet, genomen. De premies vormen een interessante aansporing, vooral om dat LPG de minst vervuilende brandstof is.

Een aangepaste fiscaliteit kan de bestuurders aanmoedigen voor LPG te kiezen. De eigenaars

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Le Conseil d'État a accordé, le 27 février, son feu vert aux dispositions portant sur les primes à l'installation d'un système LPG sur les véhicules.

C'est une bonne nouvelle, mais qu'en est-il pour les voitures neuves équipées, dès l'origine, du système LPG? N'y a-t-il pas une différence de traitement qui devra trouver une solution équitable?

Et de qui dépend la réglementation interdisant le stationnement des véhicules équipés du système LPG dans les parkings souterrains, privés et publics? Qu'envisagez-vous pour résoudre ce problème concret?

05.02 Luc Paque (PSC): La note de politique générale « transport » d'octobre 1999 prévoyait qu'un arrêté royal, qui allait sortir incessamment, devait prévoir quatre obligations: le montage par un installateur LPG, le remplissage automatique du réservoir, l'homologation de tous les composants de l'installation, et l'intégration d'une jauge au tableau de bord.

En mai 2000, vous m'avez assuré que cet arrêté royal serait déposé au Conseil des Ministres « dans les semaines qui suivent ». Et, en décembre 2000, vous promettez à nouveau la publication des arrêtés royaux avec la réglementation relative à l'octroi des primes LPG.

Ces arrêtés garantiront une plus grande sécurité aux conducteurs et favoriseront la concertation avec les Régions.

Pouvez-vous nous donner les raisons justifiant un tel retard?

Enfin, ne pourrait-on prévoir une diminution du taux de TVA sur l'installation des appareils fonctionnant au LPG, ou une suppression de la taxe supplémentaire de mise en circulation? Vous avez décidé de lancer une campagne promotionnelle du LPG. Des mesures fiscales seraient alors les bienvenues.

05.03 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Les mesures portant sur les primes à l'installation du système LPG ont été prises par ma collègue Mme Aelvoet. Ce sont des incitants intéressants, d'autant que le LPG est le moins mauvais des carburants.

Une fiscalité appropriée peut encourager les conducteurs à choisir le LPG. Les propriétaires d'un

van een op LPG rijdend voertuig zijn vrijgesteld van accijnzen maar niet van de belasting op de inverkeerstelling.

Op 26 januari besliste de regering onder andere de belasting op de inverkeerstelling met 12.000 frank te verlagen voor voertuigen die van bij de aanvang met een LPG-installatie zijn uitgerust. Het betreft een principiële beslissing. Wij moeten de toepassingswijze ervan nog vaststellen.

05.04 Luc Paque (PSC): Hoe staat het met voertuigen die oorspronkelijk niet met een LPG-installatie zijn uitgerust?

05.05 Minister Isabelle Durant (Frans): Voor die voertuigen is in een installatiepremie voorzien.

In verband met de toegang tot de parkings zou ik niet begrijpen dat de gewesten er een andere mening op na zouden houden. Vier teksten zijn van de Raad van State teruggekeerd en moeten nu worden bijgewerkt. Dat is een *conditio sine qua non* om de gewesten ertoe aan te zetten hun verantwoordelijkheden op het stuk van het leefmilieu op zich te nemen.

De fiscale stimuli zouden aan bod moeten komen in een ruimer debat over de variabilisatie van de kosten in het kader van de discussie over duurzame mobiliteit.

De premie van 2.500 BEF wordt gedurende twee jaar toegekend. Dankzij de vermindering met 12.000 BEF van de belasting op de inverkeerstelling valt die belasting voor voertuigen van minder dan 11 CV gewoon weg.

05.06 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ik ben blij dat het dossier goede voortgang heeft. Ik veronderstel dat de gewesten ermee instemmen hun wetgeving te wijzigen.

05.07 Minister Isabelle Durant (Frans): Er is geen principeakkoord, maar niets staat een dergelijke wijziging in de weg.

05.08 Luc Paque (PSC): Ik heb nog twee opmerkingen, over de erkenning van de installaties en de openstelling van parkings voor deze voertuigen.

Er is nog steeds een wanverhouding tussen mensen die hun voertuig achteraf laten ombouwen met het oog op LPG-gebruik en mensen die een voertuig aankopen dat al op LPG rijdt. Ik hoopte dat het evenwicht hersteld zou worden. Ontgoocheling is echter mijn deel : er is nog altijd een verschil van 8.500 BEF in het nadeel van de oorspronkelijk voor

véhicule roulant au LPG sont dispensés du paiement des accises, mais doivent payer la taxe de mise en circulation.

Le 26 janvier, le gouvernement a notamment décidé de réduire de 12.000 francs la taxe de mise en circulation des véhicules équipés d'origine d'un système LPG. Il s'agit d'une décision de principe. Nous devons encore déterminer les modalités de son application.

05.04 Luc Paque (PSC): Qu'en est-il des véhicules non équipés d'origine ?

05.05 Isabelle Durant , ministre (en français): Pour ces véhicules, il existe la prime à l'installation.

Pour l'accès aux parkings, je ne comprendrais pas que les Régions aient un avis différent. Quatre textes sont revenus du Conseil d'État et un toilettage doit être maintenant opéré. C'est la condition *sine qua non* pour encourager les Régions à prendre leurs responsabilités en matière d'environnement.

Quant aux incitants fiscaux, ils devraient faire partie d'un débat plus large relatif à la variabilisation des coûts, dans le cadre de la discussion sur la mobilité rurale.

La prime de 2.500 francs sera offerte pendant deux ans. Grâce à la diminution de 12.000 francs de la taxe de mise en circulation, elle permet de supprimer cette taxe pour les véhicules de moins de 11 CV.

05.06 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Je suis heureuse que le dossier avance. Je suppose que les Régions sont d'accord pour modifier leur législation.

05.07 Isabelle Durant , ministre (en français): Il n'y a pas d'accord de principe, mais rien ne s'oppose à une telle modification.

05.08 Luc Paque (PSC): Encore deux remarques concernant l'agrégation des installations et la mise à disposition des parkings pour les véhicules.

Il subsiste un désavantage entre les personnes qui font installer le LPG sur leur véhicule et celles qui ont acheté un véhicule où le LPG est d'origine. J'avais espéré que l'équilibre serait rétabli. Je dois déchanter: il reste une différence de 8.500 francs étriment des acheteurs de véhicules équipés d'origine.

LPG-gebruik toegeruste voertuigen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een aantal dossiers voor de regio Waas en Dender in het NMBS-investeringsplan 2001-2010" (nr. 4180)

- de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van de dienstverlening aan de loketten van de NMBS" (nr. 4085)

06 **Questions orales jointes de**
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un certain nombre de dossiers relatifs à la région entre la Dendre et le pays de Waas dans le plan d'investissements de la SNCB 2001-2010" (n°4180)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité du service aux guichets de la SNCB" (n°4085)

06.01 **Magda De Meyer** (SP): In de Denderstreek en het Waasland zijn er een zestal NMBS-investeringsprojecten die uiterst belangrijk zijn voor de regio: de heropening van de lijn Puurs-Dendermonde-Aalst; de uitbreiding van de capaciteit van lijn 50 en 53 ter hoogte van Schellebelle; een rechtstreekse verbinding Dendermonde-Brussel-Schuman in het kader van het GEN; een rechtstreekse verbinding van lijn 53-54 met lijn 25 zodat de kopwissel in Mechelen vervalt; de modernisering van stations en stopplaatsen; en ten slotte de realisatie van de Liefkenshoek-spoortunnel. Werden die projecten opgenomen in het NMBS-meerjarenplan? Wat zijn de beschikbare middelen? Hoe ziet de timing eruit? Het Agalev-congres laat ons niet al te veel hoop.

06.01 **Magda De Meyer** (SP): Six projets d'investissements de la SNCB extrêmement importants pour la région de la Dendre et le pays de Waas sont prévus: la réouverture de la ligne Puurs-Termonde-Alost; l'extension de la capacité des lignes 50 et 53 à hauteur de Schellebelle; une liaison directe Termonde-Bruxelles Schuman dans le cadre du RER; une liaison directe entre les lignes 53-54 et la ligne 25 permettant d'éviter le changement de motrice à Malines; la modernisation des gares et des points d'arrêt et, enfin, la réalisation du tunnel ferroviaire du Liefkenshoek. Ces projets ont-ils été inscrits dans le plan pluriannuel de la SNCB? Quels moyens sont disponibles? Quel calendrier a été arrêté? Le congrès d'Agalev ne nous laisse guère d'espoir.

06.02 **Bart Somers** (VLD): Zowel het auditbureau KPMG als *TestAankoop* toonden onlangs aan dat het spaak loopt met de interne en externe communicatie van de NMBS. *TestAankoop* toonde aan dat 40 à 90 procent van de reizigers een fout antwoord krijgt op zijn vraag. De werknemers wijzen op een teveel aan formulieren, een gebrek aan personeel, een gebrek aan informatie en vorming. In vele gevallen betalen reizigers daardoor meer dan het voordeligste tarief. Niemand ziet nog klaar in de wirwar van tarieven.

06.02 **Bart Somers** (VLD): Tant le bureau d'audit KPMG que *Test-Achats* ont montré récemment que la communication interne et externe de la SNCB laisse à désirer. *Test Achats* a démontré que 40 à 90% des voyageurs obtiennent une réponse erronée à leurs questions. Les travailleurs dénoncent un nombre excessif de formulaires et une pénurie de personnel, ainsi qu'un manque d'information et de formation. Dans de nombreux cas, les voyageurs paient dès lors plus que le prix correspondant au tarif. Plus personne ne s'y retrouve dans les méandres tarifaires.

Wat denkt de minister over de analyses van KPMG en *TestAankoop*? Wat doet de NMBS met die vaststellingen?

Que pense la ministre des analyses de KPMG et de *Test Achats*? Comment la SNCB réagit-elle à ces constats?

De **voorzitter**: De heer Jo Van Eetvelt heeft zijn vraag nr. 4022 ingetrokken.

Le **président**: M. Jo Van Eetvelt a retiré sa question n° 4022.

06.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het rapport over de heropening van de lijn Puurs-Dendermonde-Aalst is nog niet klaar. De vraag vanwege de subregio's is op zich uiteraard legitiem, maar men kan niet ernstig discussiëren zonder voorafgaandelijk onderzoek.

06.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le rapport relatif à la remise en service de la ligne Puurs-Termonde-Alost n'est pas encore clôturé. En soi, la demande formulée par les sous-régions est évidemment légitime mais toute discussion sérieuse est impossible en l'absence d'étude préalable.

De verhoging van de capaciteit van de lijnen 50 en 53 ter hoogte van Schellebelle zou 56 miljoen frank kosten.

De rechtstreekse verbinding Dendermonde-Brussel-Schuman zou in 2005 ongeveer 90 miljoen kosten.

Het project van de directe verbinding tussen de lijnen 53-54 en 25 is op dit moment niet opgenomen in het NMBS-plan.

De modernisering van het station van Sint-Niklaas zou 144 miljoen frank kosten, dat van Lokeren 97 miljoen frank, dat van Dendermonde 232 miljoen frank en dat van Denderleeuw 109 miljoen frank. De herinrichting van de stopplaatsen Temse, Beveren-Waas, Londerzeel, Willebroek en Wetteren zal geregeld worden in een omvattende aanpak van dit probleem.

Het project betreffende de Liefkenshoek-spoorwegtunnel wordt momenteel onderzocht. De realisatie ervan moet binnen het totale budget van 500 miljard worden gerealiseerd. Daarbinnen kunnen de gewesten de voor hun prioritaire dossiers aanduiden.

Het KIMS-onderzoek en de *TestAankoop*-enquête leidden niet tot een onmiddellijke crisisvergadering. Dat is onterecht. Zelfs als deze onderzoeken niet wetenschappelijk zouden zijn onderbouwd, had de NMBS toch onmiddellijk moeten reageren. De informatie en kwaliteitsbewaking zullen in het volgende beheerscontract in elk geval prioritair zijn. De tarieven zijn ingewikkeld, goede communicatie is dus onontbeerlijk. De personeelsleiders moeten daartoe worden opgeleid.

06.04 Magda De Meyer (SP): Veel wijzer ben ik niet geworden. Er bestaan toch al cijfers over de rendabiliteit van de lijn Puurs-Dendermonde-Aalst.

06.05 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het ultieme rapport is pas over enkele dagen klaar, zo deelde de NMBS mij mee.

06.06 Magda De Meyer (SP): Als dat rapport gunstig is, komt er dan automatisch een heropening?

06.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Neen, het rapport is slechts een hulp bij de beslissing.

06.08 Magda De Meyer (SP): Antwerpen vraagt een rechtstreekse verbinding met Zaventem; dan moet een rechtstreekse verbinding van lijn 53-54

Le renforcement de la capacité des lignes 50 et 53 à la hauteur de Schellebelle coûterait 56 millions de francs.

La liaison directe entre Termonde et Bruxelles-Schuman coûterait environ 90 millions de francs en 2005.

Le projet de liaison directe entre les lignes 53-54 et 25 ne figure pas dans l'actuel plan de la SNCB.

Le coût de la modernisation des gares de Saint-Nicolas, Lokeren, Termonde et Denderleeuw s'élèverait respectivement à 144, 97, 232 et 109 millions de francs. La remise en service des arrêts de Tamise, Beveren-Waas, Londerzeel, Willebroek et Wetteren sera organisée dans le cadre d'une approche globale de ce problème.

Le projet relatif au tunnel ferroviaire du Liefkenshoek est actuellement à l'étude. Sa réalisation doit s'inscrire dans une enveloppe budgétaire totale de 500 milliards, à l'intérieur de laquelle les Régions peuvent désigner leurs dossiers prioritaires.

Que l'étude réalisée par KIMS et l'enquête menée par *Test Achats* n'aient pas donné lieu à l'organisation immédiate d'une réunion de crise constitue une erreur. Quand bien même ces enquêtes ne seraient pas étayées sur le plan scientifique, la SNCB aurait dû réagir immédiatement. L'information et le contrôle de la qualité constitueront en tout cas des points essentiels du prochain contrat de gestion. La complexité des tarifs rend indispensable une communication appropriée. Les membres du personnel doivent être formés en ce sens.

06.04 Magda De Meyer (SP): Je n'en ai pas appris beaucoup plus. Il existe pourtant des chiffres relatifs à la rentabilité de la ligne Puurs-Termonde-Alost.

06.05 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La SNCB m'a fait savoir que le rapport final ne sera prêt que dans quelques jours.

06.06 Magda De Meyer (SP): Si ce rapport est favorable, sera-t-il automatiquement suivi d'une réouverture ?

06.07 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Non, le rapport n'est qu'un élément de la décision.

06.08 Magda De Meyer (SP): Anvers réclame une liaison directe avec Zaventem . Une liaison directe entre les lignes 53-54 et la ligne 25 doit donc

met lijn 25 ook mogelijk zijn. Mechelen als kopwisselstation wordt dan in beide gevallen overbodig.

06.09 Bart Somers (VLD): Ik protesteer. (*Gelach*)

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde mondelinge vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de conclusies van het Milieu-Effectenrapport (MER) inzake de "IJzeren Rijn"" (nr. 4024)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de evolutie van het dossier "IJzeren Rijn"" (nr. 4050)
- de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de "IJzeren Rijn"" (nr. 4069)
- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 4179)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Op 27 maart 2000 ondertekenden minister Durant en haar Nederlandse collega Netelenbos een memorandum over de reactivering van de IJzeren Rijn op voorwaarde dat de milieustudie positief zou uitvallen. De conclusies van het MER luiden dat het meest milieuvriendelijke tracé over het historische tracé loopt, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Is de minister op de hoogte van de conclusies van de MER-studie? Hoe ziet de procedure eruit wat betreft de reactivering? Wanneer zal de Nederlandse regering beslissingen nemen in verband met het definitief tracé? Wanneer zal de procedure beëindigd zijn?

Werd er reeds een concrete kostenberekening gemaakt door de NMBS voor de reactivering onder de voorwaarden bepaald in de MER-studie? Zo ja, hoeveel bedraagt het totale budget? Is daarmee rekening gehouden in het investeringsplan 2001? Zullen de nodige werken tijdig uitgevoerd worden, zodat de eerste treinen vanaf eind 2001 kunnen rijden?

07.02 Jos Ansoms (CVP): Via de pers vernemen we dat de MER-studie over het historische tracé van de IJzeren Rijn positief zou zijn, mits een noordelijke omlegging langs Roermond, wat de aanleg van 14 kilometer nieuw spoor veronderstelt. Betekent dit dat Nederland zijn standpunt hieromtrent bepaald heeft? Houdt de Nederlandse regering nog vast aan de koppeling van het

également être possible. Dans les deux cas, le changement de motrice à Malines deviendra superflu.

06.09 Bart Somers (VLD): Je proteste. (*Rires*)

L'incident est clos.

07 Questions orales jointes de

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conclusions de l'Etude d'incidence (MER) relative au Rhin de fer" (n° 4024)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier "Rhin de fer"" (n° 4050)
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la remise en service du Rhin de fer" (n° 4069)
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 4179)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 27 mars 2000, la ministre Durant et sa collègue néerlandaise, Mme Netelenbos ont signé un mémorandum qui prévoit la réactivation du Rhin de fer, à la condition que l'étude d'incidence sur l'environnement soit positive. Aux termes des conclusions de l'EIE, le tracé le moins néfaste pour l'environnement correspond au tracé historique, moyennant le respect de certaines conditions.

La ministre est-elle au courant des conclusions de l'EIE? Comment se présente la procédure de réactivation? Quand le gouvernement des Pays-Bas prendra-t-il une décision sur le tracé définitif? Quand la procédure sera-t-elle clôturée?

La SNCB a-t-elle déjà calculé le coût d'une réactivation aux conditions prévues par l'EIE? Dans l'affirmative, à combien s'élève le coût global? A-t-il été tenu compte de ce coût dans le plan d'investissement 2001? Les travaux nécessaires seront-ils effectués, de manière à permettre la circulation des premiers trains à partir de la fin de 2001?

07.02 Jos Ansoms (CVP): Nous avons appris par la presse que l'étude d'EIE concernant le tracé historique du Rhin de fer serait positive moyennant, au nord, une déviation par Roermond, ce qui suppose l'aménagement de 14 km de nouvelles voies ferrées. Faut-il en conclure que les Pays-Bas ont arrêté leur point de vue en la matière? Le gouvernement des Pays-Bas continue-t-il de lier

voorlopig gebruik van het historisch tracé en de beslissing over het definitieve tracé? Men spreekt over eind 2002 als openingsdatum. Is dat een drukfout? Oorspronkelijk was toch de datum eind 2001 vooropgesteld?

In de lente 2002 vinden er verkiezingen plaats in Nederland. Ik vrees dat minister Netelenbos dit dossier zal doorspelen naar de volgende legislatuur. Is de minister er nog altijd zeker van dat er voor eind 2001 treinen zullen rijden over het historisch tracé, zoals ook de eerste minister vooropgesteld had?

07.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De datum van eind 2001 betrof slechts het goederenverkeer.

07.04 **Jos Ansoms** (CVP): Ik ben bereid in een goederenwagon plaats te nemen, als het maar dit jaar is! (*Gelach*)

07.05 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): De voornaamste conclusie uit de MER-studie is dat het meest milieuvriendelijke tracé voor de IJzeren Rijn het historisch tracé is, mits aan bepaalde, maatschappelijk aanvaardbare, voorwaarden wordt voldaan. Deze studie bewijst enkel wat op voorhand al geweten was.

Wat is de juiste stand van zaken in dit dossier? Hoe staat het met de financiële kant? Wie betaalt wat?

07.06 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Men kan vandaag al over het historisch tracé rijden. Het ligt er. Naar verluidt zou het historisch tracé van de IJzeren Rijn ook het meest milieuvriendelijke zijn, op voorwaarde dat Nederland investeert in geluidsschermen, signalisatie en uitrusting van overwegen.

Hoeveel zal dit kosten? Wie moet deze kosten betalen? Nederland heeft de signalisatie en de uitrusting van overwegen in 1997 verwijderd, nadat de NMBS aan de Nederlandse Spoorwegen al een verzoek tot heringebruikname had gestuurd. Het zou niet billijk zijn indien België voor deze kosten zou moeten opdraaien. Hoeveel tijd is er nodig voor het uitvoeren van de werken?

07.07 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Indien inderdaad het historisch tracé als beste

l'utilisation provisoire du tracé historique et la décision relative au tracé définitif ? On évoque la fin de 2002 pour la mise en service du tracé. S'agit-il d'une erreur ? Initialement, il avait été question de la fin de 2002.

Des élections se tiendront aux Pays-Bas au printemps de 2002. Je crains que la ministre Netelenbos reporte ce dossier à la prochaine législature. Notre ministre est-elle toujours convaincue que des trains circuleront sur le tracé historique avant la fin de 2001, comme l'avait prévu le premier ministre?

07.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : La date butoir de fin 2001 ne concernait que le trafic de marchandises.

07.04 **Jos Ansoms** (CVP): Je suis disposé à prendre place dans un wagon de marchandises, à condition que ce soit cette année ! (*Rires*)

07.05 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): La principale conclusion que l'on peut tirer de l'étude d'impact sur l'environnement concernant le Rhin de fer est que c'est le tracé historique qui respecte le mieux l'environnement, pour peu qu'il soit satisfait à un certain nombre de conditions socialement acceptables. Cette étude ne fait que confirmer ce que l'on savait déjà.

Quel est précisément l'état d'avancement du dossier ? Qu'en est-il du volet financier? Qui paie quoi?

07.06 **Ludo Van Campenhout** (VLD): On peut, aujourd'hui déjà, circuler sur le tracé historique. Ce tracé est une réalité. Il semblerait que le tracé historique du Rhin de fer soit également le plus respectueux de l'environnement, si du moins les Pays-Bas investissent dans des écrans antibruit, une signalisation appropriée et l'équipement des passages à niveaux.

Combien toutes ces mesures coûteront-elles? Qui prendra ces coûts en charge? Les Pays-Bas ont enlevé la signalisation et l'équipement des passages à niveaux en 1997 alors même que la SNCB avait déjà adressé aux Chemins de fer néerlandais une demande de remise en service. Il ne serait pas équitable que la Belgique doive supporter ces coûts. Quel délai requiert l'exécution des travaux? Le tracé définitif pourrait-il également traverser la région minière?

07.07 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Si, effectivement, le tracé historique est désigné

mogelijkheid wordt aangeduid, zal dit mij alleen maar verheugen. De MER-studie is nog aan de gang, de besluiten zullen worden ingediend in mei 2001. Ik wens dus nog niet vooruit te lopen op de feiten. In november 2001 zullen de definitieve beslissingen worden genomen.

In het *memorandum of understanding* werd eind 2001 vooropgesteld als streefdatum voor de ingebruikname van de lijn. Aan Nederlandse zijde moeten er nog heel wat technische aanpassingen gebeuren, waardoor waarschijnlijk pas tegen eind 2002 15 treinen per dag op het traject zullen rijden. België hoeft geen grote aanpassingen te doen. Waarschijnlijk zal er wel een effectenrapport moeten worden opgesteld.

De exploitatiekosten voor het tijdelijk rijden zijn volledig ten laste van de NMBS. Nederland is wel bereid om een deel van de kosten voor het definitieve tracé te dragen. Hierover moet nog onderhandeld worden. De NMBS heeft hiervoor een bedrag klaar. Ik ga akkoord met die beslissing.

07.08 Frieda Brepoels (VU&ID): Heeft de minister de persberichten getoetst bij de Nederlandse overheid? Waarom zou de definitieve beslissing tot november worden uitgesteld?

07.09 Jos Ansoms (CVP): Er zullen dit jaar dus nog geen treinen rijden over het historisch tracé, zelfs geen goederentreinen. Het blijft een dubbelbesluit, dat we niet hoeven te verwachten vóór november. Ik vrees daarenboven dat de Nederlandse regering die fel gecontesteerde beslissing niet vóór de verkiezingen van voorjaar 2002 zal nemen. Onze regering heeft geen enkel wapen meer om een beslissing door te drukken. Desnoods zetten de Nederlanders ons ook het financiële mes op de keel en schuiven ze alle investeringskosten naar ons door. Neem het van mij aan: ook in 2002 rijdt er geen trein over de IJzeren Rijn.

07.10 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Ik stel vast dat de treinen pas na Pasen zullen rijden. De vraag is alleen in welk jaar? Ik beschuldig u niet van kwade wil. De Nederlanders spelen een spelletje om de haven van Antwerpen te beknotten ten voordele van de haven van Rotterdam.

07.11 Ludo Van Campenhout (VLD): Het is niet makkelijk met de Nederlanders te onderhandelen, wanneer wij vragende partij zijn. In het dossier van de goederenlijn 11 zijn ook de Nederlanders

comme la possibilité la meilleure, je ne pourrai que m'en réjouir. L'étude d'incidence sur l'environnement est toujours en cours, les conclusions ne devant être déposées qu'en mai 2001. Je ne souhaite donc pas anticiper sur les faits. Les décisions définitives seront prises en novembre 2001.

Le *memorandum of understanding* prévoit la remise en service de la ligne pour la fin de 2001. De nombreux aménagements techniques doivent encore être opérés du côté néerlandais, de sorte qu'il faudra vraisemblablement attendre fin 2002 pour voir 15 trains circuler quotidiennement sur le tracé. La Belgique ne devra pas procéder à des adaptations importantes. Il faudra sans doute un rapport d'incidence.

Les coûts d'exploitation pour la circulation temporaire sont intégralement à charge de la SNCB. Les Pays-Bas sont certes disposés à supporter une partie des coûts du tracé définitif. Ceci doit encore faire l'objet de négociations. La SNCB a réservé des capitaux à cette fin. J'approuve cette décision.

07.08 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre s'est-elle enquis de la véracité des communiqués de presse auprès des autorités néerlandaises? Pourquoi la décision définitive serait-elle reportée jusqu'en novembre?

07.09 Jos Ansoms (CVP): Aucun train ne circulera donc encore cette année sur le tracé historique, pas même des trains de marchandises. Il s'agit toujours d'une double décision qu'il ne faut pas attendre avant novembre. Je crains en outre que le gouvernement néerlandais ne prenne pas cette décision, qui est vivement contestée, avant les élections du printemps 2002. Notre gouvernement ne dispose d'aucune arme pour imposer une décision. Au besoin, les Néerlandais nous mettrons financièrement le couteau sur la gorge et nous ferons supporter tous les coûts d'investissements. Croyez-moi, aucun train ne circulera encore sur le Rhin de fer en 2002.

07.10 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Je constate que les trains ne circuleront donc qu'après Pâques. La question est de savoir de quelle année. Je ne vous accuse pas de faire preuve de mauvaise volonté. Les Néerlandais manœuvrent pour freiner le développement du port d'Anvers au profit du port de Rotterdam.

07.11 Ludo Van Campenhout (VLD): Il n'est pas aisé de négocier avec les Néerlandais en étant demandeur. Dans le dossier de la ligne de transport de marchandises n° 11, les demandeurs sont les

vragende partij, misschien kunnen we in dat kader iets bereiken.

07.12 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dat Nederland akkoord gaat met het historisch tracé, vind ik een positief gegeven. Daartegenover staat dat de termijnen vertraging hebben opgelopen.

Ik ga akkoord dat we druk moeten uitoefenen.

Het incident is gesloten.

08 Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het lage comfortniveau van de nieuwe dieseltreinen die onder meer ingezet worden op de lijn Antwerpen-Neerpelt" (nr. 4032)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): In de Kempen worden nieuwe dieseltreinen ingezet die helemaal niet comfortabel zijn. De NMBS ontkent dat. Verdient de drukke lijn Antwerpen-Neerpelt niet beter? Wat denkt de minister over het protest van de werkgroepen Openbaar Vervoer Kempen en ACV Kempen? Kunnen de wagons nog worden aangepast? Wat met toekomstige bestellingen? Overweegt men een compensatie aan de reizigers? Als we de protesterende reizigers moeten geloven, zijn de treinstellen van een onaanvaardbaar comfortniveau en schort er van alles met de uitrusting. Is de minister zich hiervan bewust?

08.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS heeft geen klachten ontvangen inzake het comfort van de nieuwe dieseltreinen op de lijn Hasselt-Mol. Sinds 5 maart worden geleidelijk aan dieseltreinen ingezet op de lijn Neerpelt-Antwerpen. Het gaat om 10 rijtuigen met een capaciteit van 750 plaatsen.

De NMBS plant geen wijzigingen ter verbetering van het comfort en heeft evenmin plannen om bijkomende rijtuigen te bestellen.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ofwel heeft de NMBS de kranten niet gelezen, ofwel waren de kranten slecht geïnformeerd. Ik zal nagaan wat er precies is gebeurd. Ik zal dit antwoord van de minister alleszins aan de protesterende organisaties doorspelen.

08.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Men heeft altijd de mogelijkheid klacht in te dienen.

Néerlandais. Peut-être pouvons-nous obtenir quelque chose dans ce cadre.

07.12 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je considère comme une donnée positive le fait que les Pays-Bas acceptent le tracé historique. En revanche, les retards se sont accumulés en ce qui concerne les délais. Je reconnais que nous devons exercer des pressions.

L'incident est clos.

08 Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le niveau de confort lamentable des nouveaux autorails utilisés sur la ligne Anvers-Neerpelt" (n°4032)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De nouveaux trains manquant absolument de confort ont été mis en service en Campine. La SNCB dément cet inconfort. La ligne très fréquentée entre Anvers et Neerpelt ne mérite-t-elle pas mieux? Que pense la ministre des protestations du groupe de travail Openbaar Vervoer Kempen et d'ACV Kempen? Les wagons pourraient-ils encore être aménagés? Qu'en est-il des commandes futures? Envisage-t-on une compensation pour les voyageurs? Les voyageurs qui protestent affirment que le niveau de confort des rames est inacceptable et que l'équipement laisse à désirer. La ministre est-elle consciente de cette situation?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB n'a pas reçu de plaintes à propos du confort des nouveaux autorails de la ligne Hasselt – Mol. Des autorails sont progressivement mis en service sur la ligne Neerpelt-Anvers depuis le 5 mars dernier. Il s'agit de 10 autorails d'une capacité de 750 places.

La SNCB ne prévoit pas d'améliorer le confort des véhicules et ne prévoit pas l'achat de véhicules supplémentaires.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Soit les responsables de la SNCB n'ont pas lu les journaux, soit les journaux n'ont pas été bien informés. Je vérifierai ce qui s'est exactement produit. Je communiquerai cette réponse de la ministre aux organisations qui ont dénoncé cette situation.

08.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il est toujours possible de déposer une plainte.

Het incident is gesloten.

09 Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stakingsaanzegging van de spoorbonden" (nr. 4095)

09.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De stakingsaanzegging van de spoorbonden is gericht tegen de plannen die thans ter tafel liggen. De vakbonden willen niet dat er geraakt wordt aan de onverdeeldheid van het bedrijf, noch dat er getornd wordt aan hun participatie in het beheer - al sinds de oprichting van de NMBS participeren de vakbonden in het beheer van de maatschappij.

Gehecht als het is aan zijn NMBS, wordt het spoorwegpersoneel dagelijks geconfronteerd met grote problemen. Er is onvoldoende geïnvesteerd de afgelopen twintig jaar, en dat komt ook tot uiting in het beheer van de human resources; een en ander begint zwaar te drukken op het sociaal klimaat.

Wat denkt de regering te ondernemen om de staking, waarvan werknemers en reizigers het slachtoffer zijn, te voorkomen? Welke prioriteiten stelt de regering voorop inzake investeringen in personeel en betere arbeidsomstandigheden?

09.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De stakingsaanzegging is een uiting van de heersende malaise. De spoorwegarbeiders zijn ongerust over de nakende beslissingen. Ze zitten gedrongen tussen het gebrek aan investeringen enerzijds en de taken die hun worden opgelegd anderzijds. Daarbovenop komen de vakantiedagen die het personeel niet kan opnemen en het gebrek aan een echte dienst personeelszaken.

Ik heb de directie en het personeel ertoe aangezet zich te beraden over het werk van de oudere werknemers en de opleiding van de jongeren. Een peterschapsformule lijkt me een goede optie. De beslissingen moeten absoluut genomen worden voor het einde van de maand.

Het incident is gesloten.

10 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het postsorteercentrum te Gent" (nr. 4103)

10.01 Daan Schalck (SP): De Post wil haar

L'incident est clos.

09 Question orale de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le préavis de grève des syndicats de cheminots" (n° 4095)

09.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Le préavis de grève des syndicats de cheminots porte sur les projets déposés sur la table de négociations. Pour les syndicats, l'unicité de l'entreprise est essentielle, de même que leur participation à la gestion, participation qui existe depuis la création de la SNCB.

Très attachés à leur entreprise, les cheminots sont confrontés quotidiennement à des problèmes importants. Le sous-investissement de ces vingt dernières années dans la SNCB se remarque aussi dans la gestion des ressources humaines et cela commence à peser sur le climat social.

Que compte faire le gouvernement pour éviter ce mouvement, qui pénalise travailleurs et usagers? Quelles sont les priorités du gouvernement en matière d'investissement dans les ressources humaines et dans l'amélioration des conditions de travail?

09.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Ce préavis traduit un malaise. Les décisions tardent à tomber, ce qui ne peut qu'engendrer de l'inquiétude chez les cheminots. Ceux-ci sont « coincés » entre les désinvestissements et les tâches qu'ils doivent accomplir. S'y ajoutent les congés que les travailleurs ne peuvent pas prendre et l'absence d'une véritable direction des ressources humaines.

Par ailleurs, j'ai engagé la direction et le personnel à réfléchir sur le travail des employés les plus âgés et sur la formation des plus jeunes. Le compagnonnage me semble une bonne formule. Les décisions doivent absolument être prises avant la fin de ce mois.

L'incident est clos.

10 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le centre de tri postal à Gand" (n° 4103)

10.01 Daan Schalck (SP): Dans la mesure du

nieuwe sorteercentra in de mate van het mogelijke in de nabijheid van sporen inplanten. Gent stelt vier locaties voor het nieuwe sorteercentrum Oost-Vlaanderen voor. Twee daarvan liggen bij het spoor. De vooropgestelde locatie Sint-Pietersstation zou echter te klein zijn volgens De Post, zodat de locatie Wondelgem-station de beste troeven heeft. Dit terrein van 13 ha is eigendom van de NMBS en goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Is de NMBS bereid dit terrein te verkopen en zo nodig te saneren, mocht het vervuild zijn?

10.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik ben voorstander van de vestiging van het postsorteercentrum zo dicht mogelijk bij een spoorwegstation. De mobiliteitscriteria moeten in acht worden genomen bij een vestiging.

Het terrein paalt aan de spoorlijn 58. Er zijn moderniseringswerken gepland aan de spoorlijn. De NMBS beschikt over een terrein van 3,8 ha. Als De Post interesse zou hebben, kan nagegaan worden of een regeling mogelijk is.

De NMBS staat dus niet weigerachtig tegenover een ter beschikkingstelling van terreinen die naast het spoor liggen. De stad Gent heeft twee voorstellen. De bal ligt nu in het kamp van De Post.

10.03 **Daan Schalck** (SP): Het verheugt me dat de NMBS bereid is om over de verkoop van de gronden te spreken. Ik zal deze informatie overmaken aan het stadsbestuur van Gent. Ik hoop dat de stad Gent, De Post en de NMBS zeer snel aan de onderhandelingen zullen beginnen. Morgen zal ik dit dossier aan minister Daems voorleggen.

Het incident is gesloten.

11 **Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het fietsdepot in Brussel-Noord" (nr. 4109)**

11.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De exploitatie van de fietsstalling in het station Brussel-Noord was voor de NMBS nooit een prioriteit. Ze werd noch bewaakt, noch afgesloten. Diefstal kwam geregeld voor. Er werd dan ook weinig gebruik van gemaakt, wat de NMBS vervolgens als motief aanvoerde. Een vicieuze cirkel dus.

possible, La Poste souhaite implanter ses nouveaux centres de tri près d'une desserte ferroviaire. Parmi les quatre sites proposés par la ville de Gand pour le nouveau centre de tri de la Flandre orientale, deux sont situés à proximité du rail. Estimant que le site près de la gare Saint-Pierre est trop petit, La Poste marque sa préférence pour celui situé à proximité de la gare de Wondelgem qui offre les meilleurs atouts. Il s'agit d'un terrain de 13 ha appartenant à la SNCB et aisément accessible par les transports en commun.

La SNCB est-elle disposée à vendre ce terrain et à procéder, le cas échéant, à son assainissement?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je suis également favorable à l'établissement du centre de tri postal le plus près possible d'une gare. Le choix d'un site doit être guidé par des critères de mobilité.

Le terrain jouxte la ligne ferroviaire 58. Des travaux de modernisation de la voie sont prévus. La SNCB dispose d'un terrain de 3,8 ha. Si La Poste devait convoiter ce terrain, la possibilité d'un arrangement peut être examinée.

La SNCB n'est donc pas opposée à l'idée de mettre à la disposition de La Poste des terrains qui jouxtent la voie ferrée. La ville de Gand a formulé deux propositions. La balle est à présent dans la camp de La Poste.

10.03 **Daan Schalck** (SP): Je me réjouis de constater que la SNCB est disposée à discuter de la question de la vente des terrains. Je vais transmettre cette information à l'administration communale de la ville de Gand. J'espère que la ville de Gand, La Poste et la SNCB entameront très vite les négociations. Demain, je soumettrai le dossier au ministre Daems.

L'incident est clos.

11 **Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'abri à vélos à la gare de Bruxelles-Nord" (n° 4109)**

11.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): L'exploitation de l'abri à vélos de la gare de Bruxelles-Nord n'a jamais constitué une priorité pour la SNCB. Il n'a jamais été surveillé ni fermé. Plusieurs vols ont été commis. Par conséquent, cet abri est peu utilisé. La SNCB s'est ensuite servie de ce fait comme d'un prétexte. Nous sommes dès lors en présence d'un cercle vicieux.

Waarom investeerde de NMBS zo weinig in een dergelijke fietsstalling?

Worden de eigenaars van de fietsen die in de recente brand bleven, vergoed? Welke oplossing biedt de NMBS de fietsers aan in afwachting van een nieuwe stalling? Welke capaciteit voor fietsenstalling wordt opgenomen in de renovatieplannen? Wordt het deze keer wel een bewaakte of afgesloten stalling?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS stelt dat vroeger zo weinig werd geïnvesteerd omdat de vraag zo beperkt was. Bovendien biedt de omgeving van het station weinig mogelijkheden. Ten slotte heeft de NMBS nog maar sinds kort een omvattend plan voor fietsstalling ontwikkeld.

De NMBS is slechts aansprakelijk als haar aangestelden verantwoordelijk zijn voor een schadegeval. Toch zal de maatschappij hier haar verantwoordelijkheid opnemen en 2.000 frank per fiets en 4.000 frank per bromfiets als vergoeding toekennen.

Een nieuwe fietsparking wordt binnen 2 tot 4 weken gebouwd.

In de renovatieplanning van de NMBS is de inrichting van een ruime, comfortabele en beveiligde stalling opgenomen. Deze capaciteit is bij toenemende vraag uitbreidbaar.

De complementariteit tussen trein en fiets is belangrijk. Er is nog een lange weg af te leggen en een mentaliteitsverandering dringt zich op. Men mag zich voor prognoses niet uitsluitend op de huidige toestand baseren.

11.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De NMBS geeft dus toe dat de fiets geen prioriteit is in haar beleid. De NMBS kan natuurlijk niet verantwoordelijk gesteld worden als fietsen worden beschadigd. Maar ik vind het nogal gemakkelijk zich wat de verloren gegane fietsen betreft, te beperken tot een schadevergoeding van 2.000 frank.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
 - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schuldvordering van de NMBS op ABX" (nr. 4104)
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Pourquoi la SNCB investit-elle si peu dans de tels abris à vélo ?

Les propriétaires des vélos qui ont été récemment détruits par un incendie ont-ils été indemnisés ? Quelle solution la SNCB propose-t-elle aux cyclistes en attendant l'aménagement d'un nouvel abri ? Quelle sera, selon les plans de rénovation, la capacité du nouvel abri ? S'agira-t-il cette fois d'un abri surveillé ou fermé ?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Selon la SNCB, la faiblesse de la demande n'a pas été de nature à stimuler les investissements par le passé. Par ailleurs, les alentours de la gare n'offrent guère de possibilités. Enfin, la SNCB n'a élaboré que récemment un plan global pour les abris à vélos.

La responsabilité de la SNCB n'est engagée que lorsque les dégâts sont imputables à l'un de ses préposés. La société assumera néanmoins ses responsabilités et versera 2.000 francs par vélo et 4.000 francs par vélomoteur à titre d'indemnisation.

Un nouveau parking pour vélos sera construit d'ici à deux à quatre semaines.

Les projets de rénovation de la SNCB prévoient l'aménagement d'un abri vaste, confortable et sécurisé, dont la capacité serait extensible en fonction de la demande.

La complémentarité entre le train et le vélo est importante. Il reste encore un long chemin à parcourir et un changement des mentalités devra s'opérer. On ne peut pas fonder les prévisions uniquement sur la situation actuelle.

11.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): La SNCB admet donc que les vélos ne figurent pas au nombre de ses priorités. La responsabilité de la SNCB ne peut évidemment être mise en cause lorsque les vélos ont été endommagés. Mais en ce qui concerne les vélos détruits, il me semble un peu facile de se borner à verser une indemnité de 2.000 francs.

L'incident est clos.

12 **Questions orales jointes de**
 - M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la créance de la SNCB sur ABX" (n° 4104)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vente par la SNCB de son service "colis""

over "de verkoop door de NMBS van haar pakjesdivisie" (nr. 4168)

12.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De heer Schouppe bevestigde dat de raad van bestuur van de NMBS beslist heeft de pakjesdienst van ABX Logistics te verkopen. ABX zal zich voortaan concentreren op lucht- en zeevrachtextpeditie, het wegtransport van grote ladingen en logistieke operaties. Zo wordt ABX dus een concurrent van de NMBS zelf. Wat vindt de minister daarvan?

Hoeveel is de genoemde afdeling van ABX waard? Accepteert de minister de verkoop van een deel van ABX vooraleer volledig inzicht verkregen werd in de financiële relatie tussen ABX en NMBS? Zijn de audits die het Parlement bestelde al af? De Post, die met Taxipost marktleider is in het verhandelen van pakketten onder de 30 kilogram, is kandidaat-overnemer. Wat is het standpunt van de minister?

Voorzitter: Lode Vanoost

12.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De audit werd inderdaad door de NMBS besteld. Een beslissing vereist immers goede informatie.

De waarde van ABX is moeilijk te bepalen. Ik beschik niet over precieze informatie. Wel kan ik u melden dat de overheid tot nu toe 18 miljard frank investeerde. De rentabiliteit daarvan kan volgens het auditrapport pas over 18 maanden beoordeeld worden.

Synergie met De Post is niet uitgesloten voor pakjes van minder dan 30 kilogram. We moeten echter voorzichtig zijn, anders ontstaat het gevaar dat we de baten privatiseren en de schulden socialiseren. De NMBS verliest immers als zij de verwachte lage verkoopprijs moet aanvaarden.

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Over welke audit heeft u het precies?

12.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er werd een specifiek audit gevraagd door de NMBS over ABX; Het betreft een externe economisch-strategische analyse door *Boston Consulting*.

Het incident is gesloten.

13 Mondelinge vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hogesnelheidslijn tussen Brussel en Parijs" (nr. 4111)

12.01 Frieda Brepoels (VU&ID): M. Schouppe a confirmé que le conseil d'administration de la SNCB a décidé de vendre le service "colis" d'ABX Logistics. ABX se concentrera désormais sur les expéditions aériennes et maritimes, le transport par route de grands chargements et sur les opérations logistiques. ABX devient dès lors le concurrent de la SNCB elle-même. Qu'en pense la ministre ?

A combien est estimée la valeur de ce département d'ABX ? La ministre va-t-elle admettre la vente d'une partie d'ABX avant d'avoir obtenu un aperçu complet du rapport financier entre ABX et la SNCB ? Les audits commandés par le Parlement sont-ils déjà terminés ? La Poste, leader sur le marché de l'expédition de colis d'un poids inférieur à 30 kilos, grâce à Taxipost, est candidat à la reprise. Qu'en pense la ministre ?

Président: Lode Vanoost

12.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : La SNCB a en effet commandé cet audit. Prendre une décision suppose d'être dûment informé.

La valeur d'ABX est difficile à déterminer. Je ne dispose pas d'informations précises. Je puis néanmoins préciser que les pouvoirs publics ont jusqu'à présent investi 18 milliards de francs. Selon l'audit, la rentabilité de cet investissement ne pourra être calculée qu'après 18 mois.

Il n'est pas exclu d'opérer en synergie avec La Poste pour ce qui concerne les colis de moins de 30 kilos. Mais nous devons agir prudemment car nous risquons de privatiser les bénéfices et de socialiser les dettes. La SNCB serait en effet perdante si elle devait accepter le très faible prix de vente attendu.

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): A quel audit faites-vous précisément référence ?

12.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : La SNCB a demandé qu'ABX fasse l'objet d'un audit spécifique. Il s'agit d'une analyse économico-stratégique externe, réalisée par *Boston Consulting*.

L'incident est clos.

13 Question orale de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bruxelles et Paris" (n° 4111)

13.01 Jean Depreter (PS): Ter compensatie van de afschaffing van de lijn Parijs-Brussel, zal Air France speciale wagons afhuren die vijf maal per dag passagiers van Brussel-Zuid naar de luchthaven Charles De Gaulle zullen vervoeren. Dat dreigt op termijn te zorgen voor een vlucht van passagiers naar Parijs ten nadele van Brussel-Nationaal als niet snel werk wordt gemaakt van een HST-verbinding met Brussel-Nationaal.

Hoe zit het met de onderhandelingen over de aanleg van die lijn?

Ik neem de gelegenheid te baat om het te hebben over de lijn 124 Brussel-Charleroi. Ik zal u op het einde van de vergadering een document dienaangaande bezorgen. Op de verbinding staan zeven rode punten die met de zeven "arrondissementen" van de NMBS overeenstemmen. Over één van die punten, namelijk La Louvière, wordt nooit gesproken. Ik vraag u dan ook u te bekommeren om het zevende rode punt, La Louvière.

13.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De complementariteit tussen trein en vliegtuig moet tot elke prijs worden bevorderd. In het geval van Air France haalt de reiziger daar voordeel uit. Bovendien zijn er meer treinen dan vliegtuigen.

De verbindingen vanuit Brussel met inbegrip van die met de luchthaven, een lijn die nu doodloopt, moeten worden verzekerd. In afwachting van de verwezenlijking van de Diabolo overwegen wij het IC/IR- net uit te bouwen. Voor het traject van de Diabolo werden verschillende projecten ontwikkeld. Een snelle lijn zal echter niet op korte termijn worden aangelegd. Dat betreurt ik.

In Charleroi geeft men de voorkeur aan een lijn Brussel-Charleroi. Voor ons moet de in aanmerking genomen oplossing voordelig voor Henegouwen zijn en zo relevant mogelijk blijken. Er moeten inspanningen worden geleverd om de infrastructuur in Henegouwen te verbeteren. En wij vergeten La Louvière niet.

13.03 Jean Depreter (PS): Ik dank de minister dat zij bijzondere aandacht aan Henegouwen en meer bepaald aan La Louvière besteedt.

Het incident is gesloten.

14 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorweginfrastructuur en de multimodaliteit in het Luikse in het tienjarenplan van de NMBS"

13.01 Jean Depreter (PS): Pour compenser la suppression de sa ligne Paris-Bruxelles, Air France affrètera des wagons spéciaux qui amèneront, cinq fois par jour, des passagers de Bruxelles-Midi vers l'aéroport Charles de Gaulle. Ceci risque, à terme, d'aboutir à une fuite des passagers vers Paris au détriment de Bruxelles-National si une ligne TGV permettant d'accéder à Bruxelles-National n'est pas installée rapidement.

Quel est l'état d'avancement des négociations portant sur l'installation de cette ligne ?

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour évoquer le cas de la ligne 124 Bruxelles-Charleroi. Je vous remettrai un document à ce sujet en fin de réunion. Sur le sillon, sept points rouges correspondent aux sept « arrondissements » de la SNCB. Mais il y en a un dont on ne parle jamais, c'est La Louvière.

Je vous demande donc de vous préoccuper du système point rouge, La Louvière.

13.02 Isabelle Durant , ministre (en français) : La complémentarité entre le train et l'avion doit être favorisée à tout prix. Dans le cas d'Air France, le voyageur y trouve son compte ; de plus, les trains sont plus réguliers que les avions.

Il faut assurer les liaisons partant de Bruxelles, y compris avec l'aéroport, ligne actuellement en cul-de-sac. En attendant la réalisation du Diabolo, nous envisageons un développement du réseau IC/IR. Différents projets existent pour le tracé du Diabolo. Mais une ligne rapide ne sera pas installée à court terme. Je le déplore.

A Charleroi, on préfère une ligne Bruxelles-Charleroi. Nous souhaitons que la solution retenue soit bénéfique pour le Hainaut et soit la plus pertinente possible. Des efforts devront être réalisés afin d'améliorer l'infrastructure dans le Hainaut. Et nous n'oublierons pas La Louvière.

13.03 Jean Depreter (PS) : Je remercie la ministre de porter spécialement son attention sur le Hainaut et, en particulier, sur La Louvière.

L'incident est clos.

14 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les infrastructures ferroviaires et l'intermodalité en région liégeoise dans le plan décennal de la SNCB" (n° 4127)

(nr. 4127)

14.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): De op de bevordering van de intermodaliteit in de streek van Luik gerichte benadering van de spoorweginfrastructuur komt helemaal niet aan bod in het ontwerp-tienjareninvesteringsplan van de NMBS. De regering kondigde nochtans aan dat de multimodale knooppunten verder ontwikkeld zouden worden.

Drie van de zes Waalse multimodale knooppunten liggen in de streek rond Luik. In het tienjarenplan van de NMBS is er echter geen sprake van een verbinding van de Luikse luchthaven van Bierseet met de vlakbij gelegen HST-lijn, noch van treinverbindingen met de nieuwe zones van de autonome Luikse haven (het Waalse Gewest begint met de bouw van de vierde sluis van Lanaye, die de weg moet openen naar Rotterdam en Oost-Europa), noch van een GEN-net vanuit het station Luik-Guillemins.

Ongeveer 40% van de gehuurde wagons vertoont een of ander mankement, en bedrijven worden zelden verwittigd van vertragingen.

Hoe reageert de minister op de voormelde probleemsituaties ?

Ik onderstreep dat de NMBS 133,5 miljard (hetzij 20,7%) van de 644 miljard aan de verbindingen met de Vlaamse havens besteedt en dat geen frank wordt besteed aan de verbindingen met de autonome haven van Luik die nochtans de belangrijkste Belgische binnenvaart en qua tonnenmaat de derde Europese binnenvaart is.

14.02 Minister Isabelle Durant (Frans): De bouw van een multimodaal platform werd al in Bierseet gerealiseerd. Het heeft betrekking op het traditionele spoor. U vraagt een aansluiting met het HST-net. Ofwel wordt een lijn van één kilometer aangelegd om de spoorweg dichterbij te brengen, ofwel verplaatst men de ladingsplaats naar waar de HST-lijn nu stopt, namelijk in Voroux-Goreux. De voor- en nadelen van die oplossingen moeten worden bestudeerd.

14.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Die aansluiting kan op de nu verlaten terreinen van Landsverdediging worden verwezenlijkt.

14.04 Minister Isabelle Durant (Frans): Wij moeten alleen uitmaken welke aansluiting hier aangewezen is. Ik stel echter vast dat men tot nu toe in niets heeft voorzien.

14.01 Jean-Pierre Grafé (PSC) : L'approche de la situation de l'infrastructure ferroviaire favorisant l'intermodalité des transports en région liégeoise est complètement indigente dans le projet de nouveau plan décennal de la SNCB. Le gouvernement disait vouloir développer les sites multimodaux.

Trois des six plates-formes multimodales wallonnes sont implantées en région liégeoise. Or, le plan décennal SNCB ignore une connexion du site aéroportuaire Liège-Bierset et de la ligne TGV limitrophe, les dessertes ferroviaires des nouvelles zones du port autonome de Liège (la Région wallonne va entreprendre la construction de la quatrième écluse de Lanaye qui ouvrira la voie vers Rotterdam et les pays de l'Est) et la réalisation d'un réseau RER ou REL à partir de la gare des Guillemins.

Quelque 40 % des wagons loués sont défectueux et les entreprises sont rarement tenues au courant des retards.

Je souhaiterais connaître les réactions de la ministre sur les problèmes que j'ai soulevés.

Je souligne en particulier que, sur 644 milliards, la SNCB consacre 133,5 milliards (soit 20,7%) aux dessertes des ports flamands et que pas un franc n'est consacré aux connexions du port autonome de Liège qui est le premier port intérieur belge et le troisième en tonnage parmi les ports intérieurs européens.

14.02 Isabelle Durant , ministre (en français): La construction d'une plate-forme multimodale a déjà été réalisée à Bierseet. Elle concerne le rail traditionnel. Vous demandez un raccordement avec le réseau TGV. Soit on tire une ligne d'un kilomètre pour rapprocher le chemin de fer, soit on déplace l'endroit de chargement là où la ligne TGV s'arrête actuellement, à Voroux-Goroux. Il convient d'étudier les avantages et les inconvénients de ces solutions.

14.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Il est possible de créer ce raccordement sur les terrains de la Défense nationale qui sont pour l'instant inoccupés.

14.04 Isabelle Durant , ministre (en français): Nous devons simplement déterminer le type de raccordement. Mais je constate, en effet, que rien n'a été prévu pour l'instant.

De cijfers die u heeft aangehaald met betrekking tot de bedragen die de NMBS aan de aansluiting met de Vlaamse havens besteedt zijn correct en ik ben het met u eens. Men moet een provisie aanleggen om de investeringen ten gunste van onze binnenhavens en van de aansluiting met de autonome haven van Luik te kunnen financieren.

Wat het REL (Réseau Express Liégeois) betreft, geeft de NMBS er in de eerste plaats de voorkeur aan de aanleg van het GEN te overwegen en het einde van de werken in Liège-Guillemins af te wachten. Ze wil dus geen verbintenis op lange termijn aangaan.

Wij moeten een ruimere en zelfs grensoverschrijdende visie op het Réseau Express Mosan (REM) hebben.

Ten slotte wordt gepland om de capaciteit van de rijtuigenreiniging, die in Luik is gevestigd, met 20 % te verhogen.

14.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ik betreur dat de NMBS in niets heeft voorzien wat de drie punten die ik heb aangehaald, betreft. Maar ik neem akte van de positieve opstelling van de minister in dat verband. Ik hoop dat u erin zal slagen deze dossiers tot een goed einde te brengen.

Ik vestig uw aandacht op het REL-project. Als men het einde van de werken in Liège-Guillemins afwacht, zal het te laat zijn. Er moet een coördinatie met de verbouwing van dat prachtige station plaatsvinden.

14.06 Minister Isabelle Durant (Frans): Prachtig en duur.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "de vergunning van scheepsagent". (nr. 4170)

15.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): In september 1998 al stelde ik een vraag over het KB dat de vergunning van scheepsagent moest instellen. Vorig jaar zei de minister dat het dossier in de eindfase zat. Blijkbaar doken er nieuwe problemen op, want het KB is nog altijd niet gepubliceerd. Wat is de stand van zaken in dit dossier? Het is een schande dat zo een belangrijk dossier tien jaar aansleept. Iedereen wacht op een erkenning van het beroep.

Les chiffres que vous avez cités à propos des sommes consacrées par la SNCB aux raccordements des ports flamands sont exacts et je suis d'accord avec vous. Il faut prévoir une provision pour couvrir les investissements en faveur de nos ports intérieurs et du raccordement du port autonome de Liège.

Quant au REL, la SNCB préfère d'abord envisager le RER et attendre la fin des travaux à Liège-Guillemins. Elle ne veut donc pas s'engager à court terme.

Nous devons avoir une vision plus large, voire transfrontalière, du Réseau express Mosan (REM).

Enfin, il est prévu d'augmenter de 20% la capacité de production de l'activité de lavage des wagons établie à Liège.

14.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Je déplore que la SNCB n'ait rien prévu concernant les trois points que j'ai soulevés, mais je prends note de la volonté positive exprimée par la ministre. J'espère que vous arriverez à faire aboutir ces dossiers.

J'attire votre attention sur le projet REL. S'il faut attendre la fin des travaux à Liège-Guillemins, il sera trop tard. Il faut pouvoir coordonner ce réseau avec les transformations de cette gare superbe.

14.06 Isabelle Durant, ministre (en français): Superbe et coûteuse.

L'incident est clos.

15 Question de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la licence de commissaire-chargeur". (n° 4170)

15.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): J'avais déjà posé en septembre 1998 une question concernant l'arrêté royal relatif à l'instauration d'une licence de commissaire-chargeur. La ministre avait déclaré l'année dernière que le dossier était pratiquement bouclé. De nouveaux problèmes se sont manifestement posés puisque l'arrêté royal en question n'est toujours pas publié. Qu'en est-il exactement de ce dossier? Il est scandaleux qu'un dossier aussi important traîne depuis plus de 10 ans déjà. Tout le monde attend cette

reconnaissance de la profession.

15.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De ontwerpen van KB die de vorige regering heeft geschreven met betrekking tot de vergunning van scheepsagent, moeten worden herzien in het licht van de Europese richtlijn 1999/42 CE. Om aan die bepalingen te voldoen, de bestaande regelgeving te vereenvoudigen en de functie van scheepsagent daarin te integreren, wordt een herziening van de eerdere ontwerpen voorbereid in samenwerking met de betrokken beroepsgroepen uit de sector.

15.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les projets d'arrêtés royaux du gouvernement précédent relatifs à la licence de commissaire-chargeur doivent être réécrits à la lumière de la directive européenne 1999/42CE. Pour satisfaire à ces dispositions, simplifier la réglementation existante et y intégrer la fonction de commissaire-chargeur, une révision des projets antérieurs est opérée en collaboration avec les groupements professionnels concernés du secteur.

15.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): De minister zou prioriteit moeten geven aan dit dossier, dat maar lijkt te blijven aanslepen.

15.03 **Luc Sevenhans** (VLAAMS BLOK): La ministre devrait accorder la priorité à ce dossier qui traîne depuis bien trop longtemps déjà.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.45 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.45 heures.