



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

09-01-2002

14:00 uur

mercredi

09-01-2002

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</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.A	<i>Socialistische Partij Anders</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 + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</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

Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorstellen van het Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen in Nederland en de stand van zaken in ons land" (nr. 5456)

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tekort voor de opdrachten in het kader van de openbare dienstverlening van de NMBS" (nr. 5541)

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

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van het reizigersonthaal aan de NMBS-loketten" (nr. 5621)

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

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het treinaanbod op lijn 54" (nr. 5803)

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

Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekomst van de internationale IC-verbinding Oostende-Keulen" (nr. 5766)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de situatie bij het NMBS-filiaal Inter Ferry Boats (IFB)" (nr. 5888)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansprakelijkheid van de bestuurders van de NMBS" (nr. 5889)

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

SOMMAIRE

Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les propositions du Bureau central chargé d'évaluer les aptitudes (CBR) à la conduite automobile aux Pays-Bas et sur l'état de la situation dans notre pays" (n° 5456)

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

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le déficit des missions de service public de la SNCB" (n° 5541)

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

Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité de l'accueil des voyageurs aux guichets de la SNCB" (n° 5621)

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

Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'offre de trains sur la ligne 54" (n° 5803)

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

Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la liaison IC Ostende-Cologne" (n° 5766)

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

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la filiale de la SNCB (IFB)" (n° 5888)

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

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la responsabilité des administrateurs de la SNCB" (n° 5889)

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting en de vertraging van de treinen" (nr. 5895)	18	Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les correspondances et les retards des trains" (n° 5895)	18
<i>Sprekers:</i> Karine Lalieux, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Karine Lalieux, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de langzaam-aan-acties op de spoorlijnen Neerpelt-Antwerpen en Mol-Hasselt naar aanleiding van de aanhoudende pannes" (nr. 5942)	21	Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les opérations escargot sur les lignes Neerpelt-Anvers et Mol-Hasselt à la suites de pannes incessantes" (n° 5942)	21
<i>Sprekers:</i> Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer John Spinnewyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "treinvertragingen en afschaffingen op de lijn Turnhout-Manage" (nr. 5959)	24	Question de M. John Spinnewyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards et les suppressions de trains sur la ligne Turnhout-Manage" (n° 5959)	24
<i>Sprekers:</i> John Spinnewyn, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> John Spinnewyn, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer John Spinnewyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vele overuren bij het treinpersoneel in de beweging" (nr. 5960)	25	Question de M. John Spinnewyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nombreuses heures supplémentaires effectuées par le personnel des chemins de fer" (n° 5960)	25
<i>Sprekers:</i> John Spinnewyn, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> John Spinnewyn, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de signalisatie van voorzieningen langs de autosnelwegen voor personen met een handicap" (nr. 5969)	26	Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la signalisation des équipements destinés aux personnes handicapées le long des autoroutes" (n° 5969)	26
<i>Sprekers:</i> Anne-Mie Descheemaeker, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Anne-Mie Descheemaeker, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Interpellatie van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het koninklijk besluit van 20 juli 2001 tot invoering van een verplichte reflecterende nummerplaat" (nr. 1054)	27	Interpellation de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'arrêté royal du 20 juillet 2001 instaurant un plaque d'immatriculation réfléchissante obligatoire" (n° 1054)	27
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
<i>Moties</i>	33	<i>Motions</i>	33
Samengevoegde vragen van	33	Questions jointes de	33
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een aantal treinen" (nr. 6007)	33	- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certains trains" (n° 6007)	33
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een aantal treinen" (nr. 6049)	33	- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression d'un certain nombre de trains" (n° 6049)	33

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

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

Samengevoegde vragen van 35
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste 35
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
"de geldigheid op de trein van algemene
stadsabonnementen in Antwerpen en Gent"
(nr. 6009)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste 35
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
"de geldigheid op de trein van algemene
stadsabonnementen in Antwerpen en Gent"
(nr. 5915)

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

Samengevoegde interpellaties en vragen van 38
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste 38
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de
stand van zaken van het dossier IJzeren Rijn"
(nr. 5981)
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice- 38
eerste minister en minister van Mobiliteit en
Vervoer over "de passieve houding van de
Belgische regering in het IJzeren Rijn dossier"
(nr. 1052)
- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste 38
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over
"de recentelijke ontwikkelingen in het dossier
IJzeren Rijn" (nr. 1061)

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

Moties 50
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice- 51
eerste minister en minister van Mobiliteit en
Vervoer over "het treinabonnement voor
scholieren" (nr. 5963)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice- 53
eerste minister en minister van Mobiliteit en
Vervoer over "het spoorproject Brussel-Noord-
Schaerbeek (Horizon 2005)" (nr. 5964)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice- 55
eerste minister en minister van Mobiliteit en
Vervoer over "het (ontwerp)-KB over de
zijzichtverbeterende systemen" (nr. 5966)

Questions jointes de 35
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et 35
ministre de la Mobilité et des Transports sur "la
validité, dans le train, des abonnements généraux
urbains à Anvers et à Gand" (n° 6009)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre 35
et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la
validité, sur le réseau ferroviaire, des
abonnements urbains généraux à Anvers et à
Gand" (n° 5915)

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

Interpellations et questions jointes de 38
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et 38
ministre de la Mobilité et des Transports sur
"l'évolution du dossier du Rhin de fer" (n° 5981)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première 38
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur "la passivité du gouvernement
belge dans le dossier du Rhin de fer" (n° 1052)

- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et 38
ministre de la Mobilité et des Transports sur "les
récents développements dans le dossier du Rhin
de fer" (n° 1061)

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

Motions 50
Question de M. Jos Ansoms à la vice-première 51
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur "les abonnements de train pour les
écoliers" (n° 5963)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première 53
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur "le projet ferroviaire Bruxelles-
Nord-Schaerbeek (Horizon 2005)" (n° 5964)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première 55
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur "le projet d'arrêté royal relatif aux
systèmes permettant d'améliorer la vision
latérale" (n° 5966)

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

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verlenging van lijn 11 in de Antwerpse haven richting Nederland" (nr. 5982)

58

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le prolongement de la ligne 11 dans le port d'Anvers en direction des Pays-Bas" (n° 5982)

58

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

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS van 21 december 2001 om de investeringen met 230 miljoen euro terug te schroeven, tenzij de regering zelf over de brug komt" (nr. 6047)

60

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision du conseil d'administration de la SNCB du 21 décembre 2001 de réduire les investissements d'un montant de 230 millions d'euros, à moins que le gouvernement lui-même n'intervienne" (n° 6047)

60

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

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de digitale camera's" (nr. 6048)

61

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux radars automatiques" (n° 6048)

61

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

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

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

van

WOENSDAG 09 JANUARI 2002

14:00 uur

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

du

MERCREDI 09 JANVIER 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

La question n° 5270 de M. Richard Fournaux devient sans objet vu l'absence de son auteur.

01 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorstellen van het Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen in Nederland en de stand van zaken in ons land" (nr. 5456)

01 Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les propositions du Bureau central chargé d'évaluer les aptitudes (CBR) à la conduite automobile aux Pays-Bas et sur l'état de la situation dans notre pays" (n° 5456)

01.01 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Enige tijd geleden heb ik vernomen dat het Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen in Nederland – de enige instantie in Nederland die de rijexamens kan afnemen – verwacht dat er binnenkort een tekort aan rijexaminatoren zal ontstaan. Waarom? Omdat de Europese Commissie de automobilisten binnen enkele jaren zal verplichten tot een regelmatige herkeuring. Binnen Europa wordt inderdaad meer en meer gepleit voor een afschaffing van een rijbewijs voor het leven. Men zal met andere woorden zijn rijtechniek telkens weer moeten bewijzen. In Nederland heeft het Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen het voorstel op tafel gelegd om de instructeurs in de toekomst rijexamens te laten afnemen, na een bepaalde opleiding van een tweetal maanden in Nederland. Het spreekt vanzelf dat de instructeurs, die tevens examinatoren worden, hun eigen kandidaten niet mogen beoordelen.

Wordt er ook in België een stijging van het aantal examens verwacht? Bestaan er plannen om het aantal examinatoren uit te breiden en door middel van opleidingen de instructeurs, die dagelijks met de praktijkervaring bezig zijn, te bevorderen tot examinatoren? Ik had graag de stand van zaken, wat België betreft, van u vernomen.

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Volgens de gegevens die ik bezit, is er geen reden om te vrezen voor een tekort aan examinatoren in ons land. Ik geef toe dat deze toestand zou kunnen veranderen naarmate we meer evolueren naar een rijbewijs in verschillende stappen, alhoewel het niet zo is dat deze regeling een reeks van herhaaldelijke

01.01 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Si la Commission européenne met fin au permis de conduire à vie, les automobilistes devront régulièrement se soumettre à des tests. Le CBR néerlandais, le bureau central chargé d'évaluer les aptitudes à la conduite automobile, souhaiterait dans ce cas pallier la pénurie prévisible d'examineurs en permettant aux instructeurs d'également examiner les candidats moyennant une formation de deux mois. De tels projets existent-ils en Belgique?

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Il n'y a pas lieu de craindre une pénurie d'examineurs en Belgique. Il serait dès lors prématuré de dégager des

examens vereist. Het is in elk geval voorbarig om nu reeds nieuwe middelen te voorzien voor de examencentra. Het lijkt me wel nuttig om in de toekomst, in de discussie over het rijbewijs in verschillende stappen, deze vraag nogmaals te stellen. Indien we een goede vorming nastreven moeten we er tevens voor zorgen dat er een voldoende aantal examinatoren aanwezig is om deze vorming te garanderen. Ik benadruk ook dat de functie in een rijsschool en de functie in een examencentrum, twee verschillende functies zijn en mij onverenigbaar lijken om duidelijke deontologische redenen. Zelfs al gaat het om kandidaten die geen opleiding hebben gevolgd bij de betrokken instructeur. Ik denk ook niet dat u iets anders bedoelt.

In de toekomst zullen wij terugkomen op de problematiek van het aantal examinatoren. Volgens de gegevens die ter mijner beschikking staan, is er op dit ogenblik geen vrees voor een dergelijk probleem. Het is misschien beter om deze vraag op een later tijdstip, wanneer er misschien een concreet probleem in aantocht is, nog eens te stellen. Wij kunnen dan een tekort aan examinatoren en aan kwaliteit in de examencentra trachten te voorkomen.

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

De vraag nr. 5501 van de heer Luc Goutry vervalt.

02 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le déficit des missions de service public de la SNCB" (n° 5541)

02 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tekort voor de opdrachten in het kader van de openbare dienstverlening van de NMBS" (nr. 5541)

02.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, j'en profite pour vous présenter mes meilleurs vœux. Il s'agit d'une question assez ancienne, mais que je vais actualiser dans mon propos.

Dans certaines de vos interventions récurrentes dans la presse, vous mettez en doute ce déficit de quelques milliards des missions de service public. Pas plus tard que vendredi, une "Carte blanche" de votre chef de groupe dans "Le Soir" le remettait également en doute. La carte blanche cite le cabinet, et j'imagine que le cabinet, c'est vous. Dans cette carte blanche, on avance que la SNCB fixe elle-même les règles du jeu comptable et qu'il y a deux ans que le cabinet demande un plan stratégique consolidé afin d'y voir clair dans les transferts internes de la SNCB. "Cette dernière voudrait avouer qu'elle ne peut démontrer une bonne utilisation des deniers publics, qu'elle ne s'y prendrait pas autrement". Ce sont des accusations claires envers une entreprise publique.

De plus, il ressort du rapport de la Cour des comptes que rien ne permet de confirmer ou d'infirmer ce déficit, étant donné qu'il ressort de la comptabilité établie par la SNCB elle-même. Je voudrais vous faire part de mes arguments. Le rapport pose la question suivante: "Est-il possible d'isoler les flux financiers se rapportant aux missions de service public?". Voici les réponses précises, page 219 du rapport:

"Premièrement, les règles prescrites dans le contrat de gestion et la méthodologie élaborée par la SNCB permettent d'isoler les

moyens supplémentaires pour les centres d'examen. La situation pourrait changer dans l'hypothèse où serait instauré un permis de conduire à phases. J'estime cependant que les fonctions d'examineur et d'instructeur diffèrent fondamentalement.

02.01 Karine Lalieux (PS): In de pers trekt u het tekort van om en bij de 3,4 miljard in twijfel waarmee de NMBS voor twee taken van openbare dienstverlening zou kampen. In zijn verslag over de NMBS toont het Rekenhof aan dat men de geldstromen voor de twee taken van openbare dienstverlening per boekjaar afzonderlijk in kaart kan brengen voor wat de exploitatie en de investeringen betreft. Het Rekenhof beweert dat inzake de exploitatie en de investeringen, de bestedingen hoger liggen dan de beschikbare middelen en dat tevens niets wijst op een overheveling tussen de door de overheid gesubsidieerde taken van openbare dienstverlening van de NMBS en de overige activiteiten van de onderneming. Zowel het tekort als de niet-overheveling zijn bewezen. Blijft u het voornoemd bedrag van het tekort betwisten en op welke grond? Hoe zal de

ressources et emplois relatifs aux deux missions de service public de ceux des autres activités, toutefois uniquement pour ce qui concerne les fonctions d'exploitation et d'investissement. Pour la fonction de financement par contre – variation dans les créances et la trésorerie –, on ne peut pas isoler.

Deuxièmement, l'analyse des chiffres relatifs à la période 1996-1999 permet de constater que pour les deux missions de service public, les emplois dépassent les fonds disponibles, c'est-à-dire les ressources, en ce qui concerne les fonctions d'exploitation et d'investissement.

Troisièmement (cfr. page 221), pour ce qui concerne les fonctions d'investissement et d'exploitation pour l'ensemble de la période, à l'exception de l'exercice 1997, les emplois dépassent cumulativement les ressources pour les deux fonctions, de sorte qu'il n'y a aucune indication de transfert par solde entre les missions de service public et les autres activités".

Autrement dit, il faut plus que nuancer l'utilisation du rapport d'audit de la Cour des comptes. Il permet dans une certaine mesure d'éventuellement remettre en cause le montant du déficit comptable des missions de service public – 3 milliards et quelques avancés par la SNCB – car la méthodologie peut être sinon contestée, à tout le moins améliorée. Par contre, lorsqu'on se concentre sur les flux financiers, c'est-à-dire sur les sorties de caisse et que contrairement au déficit comptable, on ne tient plus compte des amortissements etc., le rapport est clair, les tableaux des ressources et des emplois montrent non seulement le déficit, mais aussi le non-transfert entre différentes entités.

Il faut donc utiliser honnêtement ce rapport de la Cour des comptes, et avouer qu'il y a un déficit des missions de service public.

Vous avancez régulièrement l'idée que la méthodologie est tirée de la seule volonté de la SNCB. Ce type d'argument est, je crois, plus que préjudiciable à cette entreprise, puisqu'on laisse sans cesse sous-entendre qu'elle magouille pour "cacher les cadavres dans le placard". Ces arguments sont relativement malhonnêtes étant donné que la Cour des comptes elle-même ne le dit pas, que la SNCB est surveillée par des réviseurs, et surtout que la ministre de tutelle, vous-même, a signé le premier amendement au contrat de gestion portant sur cette méthodologie appliquée pour calculer les résultats des missions de service public.

Bien que d'autres points aient été développés, mes questions de départ sont les suivantes. Contestez-vous toujours et, dans l'affirmative, sur quelles bases, le déficit s'élevant à un minimum de 2,07 milliards? Sans l'intervention supplémentaire de l'Etat pour couvrir au minimum ce déficit, comment la SNCB pourra-t-elle augmenter son offre de service à l'intention des 50% de voyageurs supplémentaires que nous voulons tous amener sur les rails?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, madame, vous avez actualisé la question. La carte blanche de Mme Gerkens a le mérite de préciser les positions de chacun. Nous allons donc y revenir.

Le tableau des ressources-emplois de financement, approuvé,

NMBS haar aanbod in het licht van de verwachte toename van het aantal reizigers met 50%, kunnen verhogen zonder bijkomende tegemoetkoming van de overheid om dat tekort te dekken?

02.02 **Minister Isabelle Durant**: In de column "Carte Blanche" heeft mevrouw Gerkens onlangs de puntjes op de i gezet, wat ook nodig was. De inkomstentabel "bestedingen", een door mij

négocié et signé par moi-même lors du deuxième avenant au contrat de gestion, était effectivement une mesure avantageuse. Elle était même, d'ailleurs, un minimum requis par rapport à la situation antérieure de non-traçabilité des flux qui résultent du système de trésorerie unique prévalant jusqu'alors. Les réviseurs d'entreprises, par ailleurs, revendiquaient déjà, depuis 1998, la mise en place de ces tableaux. Suite à leur demande et à celle de la SNCB, nous avons élaboré cette mesure. Mais cela constituait une possibilité et, à l'époque, la seule, d'amélioration dans le cadre légal existant qui consacrait ce principe de trésorerie unique. Le seul instrument dont nous disposions en 2000 était effectivement de modifier cette technique de tableau de financement tout en respectant le principe de trésorerie unique qui prévaut toujours actuellement. Nous verrons quand le nouveau texte, approuvé ici même, sera d'application après le vote du Sénat.

La question essentielle n'est donc pas de savoir si le chiffre avancé respecte un cadre légal donné mais de savoir quelle en est la signification exacte. En matière d'informations comptables, c'est cela qui fait sens. Vous avez cité, en nous précisant les numéros de pages, certains passages du rapport de la Cour des comptes. En voici un extrait qui concerne les chiffres avancés: "La méthode d'évaluation modifiée a un impact important sur les résultats des missions de service public et diffère de celle adoptée pour la comptabilité générale. Les comptes de résultats relatifs à l'exécution des missions de service public ne constituent pas un instrument adéquat pour répondre à la question de savoir si les moyens alloués annuellement par l'Etat suffisent à couvrir les dépenses liées à la réalisation des deux missions de service public." (Cour des Comptes)

Autrement dit, la Cour des comptes ne dit pas s'il y a ou non un déficit. Elle dit qu'elle ne dispose pas d'éléments suffisants pour l'avérer. Elle ne le confirme ni ne l'infirme. Elle ne dit pas, comme vous laissez sous-entendre que je l'aurais laissé moi-même sous-entendre, qu'il y a magouille ou, encore, attaque directe de la SNCB. Elle dit simplement que nous ne sommes pas en mesure, avec le système actuel, d'identifier si ces montants sont imputables, en tout ou partie, au déficit des missions de service public.

C'est par ailleurs sur cette base précise que j'ai demandé, depuis deux ans, de concevoir un plan stratégique plus complet. J'attire votre attention sur le fait qu'en décembre, le conseil d'administration de la SNCB a décidé d'affecter 50 millions d'euros à sa filiale française du groupe ABX tout en affirmant, presque au même moment, qu'elle a un manque de moyens de financement – bien qu'il s'agisse en réalité davantage d'un problème de trésorerie – d'une somme à peu près équivalente. La question qui se pose est donc bien stratégique. Il s'agit de décider là où l'on souhaite mettre l'accent.

La Cour des comptes n'atteste donc pas, sauf en ce qui concerne la légalité, bien évidemment. Elle affirme que, dans le cadre légal actuel et malgré l'amélioration qu'ont amenée les tableaux de ressources-emplois, elle n'a pas la capacité de dire si oui ou non il s'agit d'un déficit des missions de service public.

C'est la raison pour laquelle un plan stratégique a été demandé. Ce qui devrait permettre de voir la comptabilité de la SNCB et de ses différentes filiales consolidées. En effet, des décisions récentes nous

goedgekeurde maatregel, was de beste en trouwens ook de enig mogelijke oplossing binnen het bestaande wettelijke kader, het minste kwaad als het ware, ten opzichte van de vroegere situatie, waarin de geldstromen tengevolge van het werken met één enkele thesaurie niet opspoorbaar waren. Reeds in 1998 eiste men de invoering van deze tabellen, en in 2000 werd daar ook effectief werk van gemaakt. Het is een verbetering, in een periode waarin het werken met één enkele thesaurie gehandhaafd blijft. Het is nu wachten tot de Senaat eerdaags een beslissing neemt, en pas dan kan hierin verandering komen.

Het is niet zozeer de boekhoudkundige betekenis als weld de betekenis van de cijfers die de hamvraag is.

Het Rekenhof vindt dat de evaluatiemethode een invloed heeft op de inkomstenrekeningen "bestedingen" voor de openbare dienstverlening, en dat deze methode niet geschikt is om na te gaan of de door de overheid toegekende middelen toereikend zijn voor de taken inzake openbare dienstverlening.

Het is daarom dat een strategisch plan moet worden uitgewerkt. De raad van bestuur van de NMBS deelt mee dat hij 50 miljoen euro aan dochtermaatschappij ABX wil toekennen. Terzelfder tijd wordt een tekort van dezelfde omvang aangekondigd. Het Rekenhof verklaart onmogelijk te kunnen inschatten of het al dan niet een tekort betreft, hoewel het de wettelijkheid van de rekeningen bevestigt.

Het vraagstuk van de transparantie zal geregeld zijn zodra de wet van toepassing is. Ik heb de NMBS nooit van geknoei beschuldigd; de legaliteit van de rekeningen wordt wel degelijk in acht genomen, maar ik betreur de

amènent à constater que d'un côté, on est prêt à consacrer des moyens importants pour restructurer ou sauver des parties de la filiale ABX en difficulté alors que, d'un autre, on fait état de problèmes de trésorerie pour 2002.

afwezigheid van een allesomvattende strategische visie. Het betreft eerder een thesaurie- dan wel een financieringsprobleem.

La question de la transparence – je ne parle pas ici de transparence en termes de suspicion mais d'une transparence en termes d'affectation des moyens – sera réglée le jour où la loi sera d'application. Nous avons d'ailleurs laissé du temps à la SNCB en négociant avec elle pour lui permettre d'adapter son système comptable, ce qui n'est pas une mince opération. Toujours est-il que lorsque ce texte sera d'application, nous aurons alors une vision très claire département par département qui permettra d'identifier où se situent les difficultés en termes, par exemple, de déficits d'exploitation.

Aujourd'hui, seul un plan stratégique des choix stratégiques de la SNCB permettrait de démontrer si oui ou non le déficit résulte en tout ou partie d'un déficit des missions de service public ou de déficits engagés dans le cadre d'autres activités que la SNCB a stratégiquement choisi de privilégier ou sur lesquelles elle a choisi de mettre l'accent.

Je répète que je n'ai jamais attaqué la SNCB en l'accusant de participer à des "magouilles". Par contre, j'attire l'attention depuis deux ans sur l'absence d'une vision stratégique globale. La Cour des comptes dit d'ailleurs que les règles sont respectées. Il y a des réviseurs aux comptes auxquels sont associées deux personnes de la Cour des comptes qui attestent de la légalité des comptes. Aucun problème ne se pose donc en ce qui concerne la légalité. Par contre, en ce qui concerne les 2,5 milliards par an de déficit, la Cour des comptes dit ne pas être en état, vu les règles en vigueur actuellement, de pouvoir identifier s'il s'agit ou non d'un déficit résultant en tout en en partie des missions de service public.

Je répète que je suis prête à m'atteler à ce problème à condition que les choix stratégiques soient clairement définis.

Ce qui s'est passé au mois de novembre et fin décembre, lorsque la SNCB a déclaré qu'il lui faudrait de l'argent supplémentaire pour 2002, me confirme dans l'idée que d'un côté on est prêt à mettre 50 millions d'euros dans la filiale ABX et que, de l'autre, on dit qu'il s'agit d'un problème de trésorerie et de financement. L'Etat assure et respecte les engagements qu'il a pris en matière de financement du plan d'investissement; il existe un problème de trésorerie, la trésorerie étant une des compétences de l'entreprise dans le cadre de sa gestion autonome et des choix qu'elle doit faire considération faite des recettes qu'elle peut attendre de l'Etat en tant que pouvoir subventionnant.

Je répète encore une fois que selon moi, il ne s'agit nullement de porter des accusations de "magouilles". Mais il faut que soit défini clairement un choix stratégique entre des priorités. La Cour des comptes précise d'ailleurs dans son rapport qu'elle n'est pas en mesure n'y d'infirmer, ni de confirmer. Autrement dit, elle ne dit pas si c'est vrai ou non. Elle dit n'être pas capable, sur la base des règles existantes, même avec l'amélioration apportée par les tableaux de ressources et emplois, de confirmer qu'il s'agit bien d'un déficit des

missions de service public.

02.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je tiens à remercier Mme la ministre pour sa réponse.

Madame la ministre, j'ai bien entendu qu'un plan stratégique devait être défini. De plus, je ne nie pas le problème d'ABX que personne ne nie d'ailleurs aujourd'hui.

Mais les tableaux d'exploitation figurant aux pages 219 et 221 du rapport de la Cour des comptes indiquent que dans les missions de service public, les emplois dépassent les fonds disponibles. C'est indiqué noir sur blanc. La Cour des comptes relativise peut-être les données qui sont indiquées dans ces tableaux, mais toujours est-il qu'elles y figurent.

En sous-finançant aujourd'hui les missions de service public, disposerons-nous d'argent pour les financer à l'avenir? En effet, il faudra tenir compte d'un effet cumulatif. De plus, les missions de service public ne feront qu'augmenter puisque l'on veut augmenter de 50% la mobilité par voie ferroviaire.

Il viendra un moment où nous serons face à un fossé entre ce que l'Etat exige et ce qu'il finance réellement même si la demande de transparence et d'un plan stratégique clair en ce qui concerne la SNCB est tout à fait justifiée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kwaliteit van het reizigersonthaal aan de NMBS-loketten" (nr. 5621)

03 Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la qualité de l'accueil des voyageurs aux guichets de la SNCB" (n° 5621)

03.01 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn eerste vraag handelt over het reizigersonthaal aan de NMBS-loketten. U herinnert zich ongetwijfeld de ophefmakende enquête van Test-Aankoop uit maart 2001 in verband met de kwaliteit van de informatie aan de NMBS-loketten. Intussen is alweer bijna een jaar verstreken. Nu iedereen goede voornemens maakt voor 2002, lijkt het me belangrijk nog even op deze kwestie terug te komen.

Mevrouw de minister, de resultaten van de genoemde enquête waren nogal frappant. In 123 station stelden anonieme medewerkers van Test-Aankoop de vraag naar het voordeligste tarief voor zeven verschillende bestemmingen. De resultaten waren ontnuchterend: slechts in één station werd voor alle scenario's het voordeligste tarief aanbevolen. Ongeveer de helft van de stations kreeg een absoluut onvoldoende voor de test. In hun conclusies legden de onderzoekers sterk de nadruk op de nood aan permanente vorming van de NMBS-loketbedienden.

Daarnaast is het ook duidelijk dat absoluut werk moet worden gemaakt van een vereenvoudiging van de tariefstructuur van de NMBS. De verwarring aan het loket heeft zeker te maken met de veelheid aan tarieven, tariefkortingen en aan gebruiksvoorwaarden die eigen zijn aan bepaalde van die tarieven. Naar verluidt zou een

02.03 Karine Lalieux (PS): Het Rekenhof onderstreept nochtans duidelijk dat de ontvangsten "bestedingen" lager zijn dan de behoeften voor de openbare dienstverlening. Hoe zal dat verschil worden gefinancierd? Ik maak mij daar, eerlijk gezegd, zorgen over

03.01 Magda De Meyer (SP.A): En mars 2001, *Test Achats* a publié les résultats d'une enquête portant sur la qualité des informations que les guichets de la SNCB fournissent aux voyageurs. La moitié des gares ou à peu près ont reçu la mention "insuffisant", en foi de quoi les enquêteurs de Test Achats ont préconisé une formation permanente pour les guichetiers.

Il me paraît nécessaire aussi de simplifier la structure tarifaire. Si l'on instaure des guichets automatiques où les voyageurs pourront s'informer sur les tarifs en vigueur, il faudra y introduire vingt-huit données. Pour les demandes simples, des distributeurs automatiques de billets pourraient décharger les guichets. Toutefois,

volledig geautomatiseerd tariefadvies veronderstellen dat de loketbediende niet minder dan 28 gegevens over de reiziger en zijn geplande traject moet invoeren. Dat is uiteraard een onbegonnen zaak. De tariefstructuur is zo ingewikkeld dat zelfs het softwareprogramma van de NMBS er niet in slaagt om de zaken duidelijk te maken. Er schort dus duidelijk iets, wegens de veelheid van tarieven.

Bovendien moet men weten dat 80% van de omzet van de NMBS afkomstig is uit slechts vijf tariefproducten. Het is dus een raadsel waarom er zo'n woud aan tarieven beschikbaar is. Er moet dringend werk worden gemaakt van een vereenvoudiging. Bij de eenvoudigere scenario's kunnen ook de automatische biljettenverdelers een rol gaan spelen om de loketten te ontlasten. Nochtans blijft de overgrote meerderheid van de reizigers zich blijkbaar wenden tot het loket, ook al staat in het station een automatische biljettenverdelers.

Mevrouw de minister, graag krijg ik van u antwoord op een aantal concrete vragen. Ten eerste, welke stappen hebt u gezet om van de NMBS toelichting te krijgen bij de enquête? Hoe wil het bedrijf inspelen op de conclusies ervan? Welke maatregelen heeft de NMBS sinds maart 2001 getroffen om de dienstverlening aan de loketten drastisch te verbeteren? Ten tweede, overweegt u om in het kader van het beheerscontract van de NMBS de nodige maatregelen te voorzien inzake de kwaliteit van de bediening aan het loket? Om welke maatregelen gaat het dan? Ten derde, in hoeveel stations staat er nu al een automatische biljettenverdelers? Volgens welke criteria worden die toestellen geplaatst of niet geplaatst? Wat is hun aandeel in de totale verkoop in de stations waar ze geplaatst zijn? Beantwoordt dat aandeel aan de verwachtingen? En welke maatregelen kunnen genomen worden om het gebruik ervan aan te moedigen? Ten vierde en ten slotte, overweegt u om in het kader van het beheerscontract de NMBS te dwingen tot een vereenvoudiging van haar tariefstructuur? Wat zijn de eerste ervaringen met de getrouweheidskaart? Is het aangewezen om het gebruik van de getrouweheidskaart te stimuleren door het financieel voordeel van het gebruik ervan te vergroten?

03.02 Minister Isabelle Durant: Ik denk dat uw analyse, en die van Test-Aankoop, van de werking ter verbetering van de klantenbediening, correct is. Er moet inderdaad op ten minste vier vlakken werk worden geleverd: tariefstructuur, interne communicatie en permanente vorming voor het personeel, automatisering en beheerscontracten. Ik zal even overlopen wat er ter zake aan het gebeuren is in verband met deze vier belangrijke aspecten.

De tariefstructuur is, omwille van verschillende historische redenen, te complex. U heeft dit ook aangetoond in uw voorbeeld. Vereenvoudiging is een must. De NMBS is hiermee begonnen en heeft voor maart 2001 initiatieven genomen ter vereenvoudiging van het tarifair aanbod. Sedert 1 februari 2001 zijn de gebruiksvoorwaarden van de verschillende passen gelijkgeschakeld. We moeten de hervormingen echter blijven volhouden. In dit verband hebben wij ook de getrouweheidskaart geëvalueerd, maar het is nog te vroeg om reeds conclusies te trekken.

Interne communicatie en permanente vorming. Er is een verbetering van de interne communicatie aan de gang door het ter beschikking

la très grande majorité des voyageurs ne les utilise pas.

La ministre a-t-elle demandé des éclaircissements à la SNCB? Qu'a fait celle-ci depuis mars 2001? Les mesures nécessaires vont-elles être prises dans le cadre du contrat de gestion? Combien de gares sont-elles équipées d'un distributeur automatique de billets? Quelle part les billets vendus par ces distributeurs automatiques représentent-ils par rapport à l'ensemble total des billets vendus? Cette proportion est-elle conforme à l'objectif fixé? La structure tarifaire va-t-elle être simplifiée? Quels résultats la carte de fidélité a-t-elle donnés?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Cette analyse est correcte.

La structure tarifaire est trop complexe et doit être simplifiée. La SNCB s'y est attelée dès avant mars 2001. Nous ne pouvons pas encore tirer de conclusions à propos de la carte de fidélité.

Une amélioration de la communication interne est en cours. La formation relève entièrement de la compétence de la SNCB qui doit fournir des informations exactes.

Des distributeurs automatiques de billets sont présents dans 69 gares mais les gens préfèrent se rendre

stellen van de gebruiksvoorwaarden via het Intranet. De interne vorming valt echter volledig onder de bevoegdheid van de NMBS, binnen het kader van haar beheersautonomie. Het verschaffen van correcte informatie maakt evenwel deel uit van haar verplichtingen.

Het eerste doel van de automatische biljettenverdelers was om de wachttijden tijdens de piekuren op te vangen. Momenteel zijn de verdeelautomaten aanwezig in 69 stations, wat niet voldoende is. Zolang de wachttijd aan de loketten gemiddeld 1 tot 2 minuten, en tijdens de piekuren 5 minuten, in beslag neemt, kiezen de reizigers duidelijk een bediening aan het loket. U moet weten dat de mensen liever hun ticket aan het loket kopen, dan via de automatische biljettenverdelers. Dit toont nogmaals het belang aan van het personeel aan de loketten. Automatisering kan helpen, maar de relatie tussen de klant en het NMBS-personeel blijft minstens even belangrijk. De NMBS verwacht dat de verkoop via de automaten sterk zal stijgen door de beoogde toename van het aantal reizigers, maar ook door de evolutie van de elektronische handelingen in het algemeen. Dit kan worden aangetoond door voorbeelden uit het buitenland. In Duitsland plaatst men de automaten zelfs in de trein. Deze handelingen zullen echter toenemen, naarmate de mensen meer en meer andere elektronische toestellen zullen gebruiken. Om het met een boutade te zeggen: hoe meer mensen gebruik maken van het Internet, hoe meer tickets ze zullen kopen via de automaten. Het is een manier van leven die zal evolueren in de volgende maanden en jaren.

Ook het beheerscontract is zeer belangrijk om nieuwe regels te beperken. Een interne NMBS-studie, die alle aspecten van het distributiebeleid onderzoekt, is bijna afgelopen. De conclusies die zullen worden getrokken, gaan dienen voor de discussie van het derde beheerscontract. Het is wel reeds duidelijk dat er moet worden gewerkt op verschillende serviceniveaus.

De maatregelen die reeds genomen zijn, blijken niet voldoende, maar de conclusie van de enquête van Test-Aankoop zal wel bij de voorbereiding van het derde beheerscontract worden gebruikt. Alle elementen die kunnen bijdragen tot een beter systeem en een betere werking op het administratieve vlak, moeten op tafel worden gelegd, alvorens we beginnen met de discussie over het beheerscontract.

Wij zijn begonnen met alle elementen. Er is de studie van Test-Aankoop. Er is de vereenvoudiging binnen de NMBS. Die vereenvoudiging is gestart, maar nog niet voldoende. De elementen uit de studie moeten helpen om in het kader van het beheerscontract betere regels af te spreken. Uitgangspunten zijn vereenvoudigingen voor de mensen en de vermindering van de wachttijden aan de loketten.

03.03 Magda De Meyer (SP.A): Mevrouw de minister, ik hoor dat er nog heel wat werk aan de winkel is. Uw voorbeelden van vereenvoudigingen, met name het op elkaar afstemmen van de gebruiksvoorwaarden van de passen en de getrouwheidskaart, waren al aan de gang voor de enquête van Test-Aankoop. Eigenlijk zijn er geen nieuwe elementen sinds de enquête. Ik reken er dus echt op dat de vereenvoudiging nu aan een veel sneller tempo kan plaatshebben. Het ligt volgens mij voor de hand dat loketbedienden met behulp van een eenvoudig softwareprogramma onmiddellijk kunnen zien wat voor de klant de meest voordelige formule is. Twee jaren geleden stond ik

au guichet. La SNCB prévoit que la hausse du nombre de voyageurs se traduira par une augmentation des ventes par le biais de ces distributeurs et la généralisation du recours aux appareils électroniques.

Le contrat de gestion revêt une importance capitale. Une étude de la SNCB sur la distribution, qui est presque terminée servira à la confection du troisième contrat de gestion. L'étude de Test Achats sera également examinée à cette occasion.

03.03 Magda De Meyer (SP.A): Les exemples évoqués par la ministre sont antérieurs à l'enquête de Test Achats dont les résultats ne semblent avoir inspiré aucune initiative simplificatrice. Si la chose est possible en France, pourquoi ne l'est-elle pas en Belgique? Les clients ont le droit de savoir comment rallier leur

in een klein station van een onooglijke gemeente in Zuid-Frankrijk en vroeg ik de goedkoopste formule om naar Temse te sporen. De loketbediende kon mij met één druk op het toetsenbord de goedkoopste oplossing geven. Ik begrijp niet dat zoiets bij ons in België niet kan. Ik hoop van harte dat wanneer Test-Aankoop zijn enquête in maart herhaalt, er enige vooruitgang op dat gebied te bespeuren zal zijn. Tegenover de klanten is dat toch een minimumvereiste. Op een moment dat de NMBS er financieel slecht voor staat, is het niet ernstig de klanten meer te laten betalen terwijl er voordeligere formules bestaan. Ik hoop dat er meer werk van gemaakt wordt. Ik zou trouwens willen vragen of de enquête van Test-Aankoop formeel besproken is in de Raad van Bestuur van de NMBS. Weet u dat?

03.04 Minister **Isabelle Durant**: Ik denk dat de enquête wel is besproken, maar niet in een formele discussie. Ik zetel niet in de Raad van Bestuur en ik kan daar dan ook geen zekerheid over geven. De Raad van Bestuur beschikt in ieder geval wel over de gegevens en voor mij liggen de resultaten van de enquête zonde twijfel op tafel in de discussie over het beheerscontract. Wat u zegt, is evident. Het valt niet te begrijpen dat klanten het voordeligste tarief niet kunnen krijgen. Dat moet veranderen.

De bespreking van het derde beheerscontract is het geschikte moment om haalbare regels voorop te stellen. Het gaat niet enkel om het aanbieden van het voordeligste tarief. Het aantal voorstellen is ook te groot om de goede eruit te kunnen halen. In de voorbereiding van het beheerscontract hebben wij gewerkt met benchmarking met andere Europese spoorwegmaatschappijen. Zoals u ook stelde, hebben wij gemerkt dat men in het buitenland met maximum 10 tot 15 verschillende tickets werkt. Anders wordt het te moeilijk om te bepalen wat voor de klant het voordeligst is. Ook voor de loketbedienden is het anders niet beheersbaar.

03.05 **Magda De Meyer** (SP.A): Absoluut.

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

04 **Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het treinaanbod op lijn 54" (nr. 5803)**

04 **Question de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'offre de trains sur la ligne 54" (n° 5803)**

04.01 **Magda De Meyer** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, lijn 54 is een geliefd onderwerp in deze Commissie. Collega Van Eetvelt komt er ook regelmatig op terug, maar het loont dan ook de moeite, omdat het over een goede lijn gaat, een lijn met perspectief, een lijn waar groei in zit en waar zeker nog kan aan worden gesleuteld.

Mevrouw de minister, om de huidige knelpunten op de N16, tussen Sint-Niklaas en Mechelen op te lossen plant het Vlaamse Gewest een studie die de problemen in het bredere kader van de ganse ruimtelijke ontwikkeling rond deze weg plaatst. Op zes november laatstleden werd deze studie aanbesteed door het Vlaamse Gewest. Het is duidelijk dat spoorlijn 54, die parallel loopt met de fameuze N16, in een dergelijk scenario een heel belangrijke rol speelt. Het moet de

destination au meilleur prix. Le conseil d'administration a-t-il examiné les résultats de l'enquête?

03.04 **Isabelle Durant**, ministre: Je n'en suis pas certaine. Cette question a sans doute fait l'objet d'un examen informel mais n'a peut-être pas encore été portée à l'ordre du jour. Quoi qu'il en soit, nous disposons des résultats de l'enquête. Je pense comme Mme De Meyer que le client a le droit d'obtenir des informations concernant la formule de voyage la plus avantageuse. Dans la perspective du nouveau contrat de gestion, il a bien évidemment été procédé à une étude comparative à l'étranger.

04.01 **Magda De Meyer** (SP.A): La Région flamande prépare une étude sur le développement spatial souhaité autour de la N16, entre Saint-Nicolas et Malines. Le renforcement de l'attrait de la ligne ferroviaire 54, qui longe pratiquement la N16, jouera assurément un rôle majeur à cet égard.

La modernisation des gares, de leurs alentours et des voitures, ainsi que et la réouverture de la

bedoeling zijn om de grote vervoersvraag in de regio maximaal af te leiden naar het spoor. In het recente verleden is gebleken dat verbeteringen van het treinaanbod de aantrekkingskracht van het spoor daadwerkelijk kan doen toenemen. Dit wordt geïllustreerd door de evolutie van het aantal opstappende reizigers in de vier stations tussen Sint-Niklaas en Mechelen tijdens de jongste tien jaar. Het aantal opstappende reizigers is met bijna 30% is toegenomen, tegenover een stijging van het totale aantal binnenlandse reizigers in diezelfde periode met amper 10%. Het is dus ongelooflijk, maar het gaat om een factor drie! Het moderniseren van enkele stations en stationsomgevingen, met name in Puurs en Bornem, en het inzetten van meer eigentijdse treinstellen en last but not least de heropening van het baanvak Puurs en Boom, hebben hier alleszins vruchten afgeworpen.

Maar het kan nog beter. De stations Temse en Willebroek zijn nu echt wel dringend aan modernisering toe. Door beperkte investeringen zou de in- en uitrijnsnelheid aan sommige stations kunnen worden opgedreven. Het baanvak Boom-Willebroek werd recentelijk nog geëlektrificeerd, maar wordt vooralsnog niet gebruikt voor reizigersvervoer. Tenslotte blijft het ter discussie of de openingsuren van de brug over het Zeekanaal in Willebroek moeten worden gewijzigd. Deze openingsuren staan nu een verhoging van de frequentie op spoorlijn 54 in de weg, zoals u enkele maanden geleden ook aan collega Van Eetvelt hebt uitgelegd. Tegen de achtergrond van deze vaststellingen kreeg ik graag een antwoord op volgende vragen.

Ten eerste, is de NMBS betrokken bij de studie van het Vlaamse Gewest over de ruimtelijke ontwikkeling langs de N16?

Ten tweede, welke investeringen zijn de komende jaren concreet voorzien voor de verbetering van het reizigersonthaal in de stations Temse, Bornem, Puurs en Willebroek? Welke investeringen zijn voorzien in het structureel onderhoud van de sporen? Bestaat de mogelijkheid om de snelheid bij het in- en uitrijden van bepaalde stations te verhogen?

Ten derde, welke perspectieven bestaan er voor het baanvak Boom-Willebroek, dat recentelijk werd geëlektrificeerd?

Ten vierde, wat is de stand van zaken met betrekking tot het verruimen van de capaciteit van de vaarweg aan de brug in Willebroek?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst een concreet antwoord geven op uw eerste vraag.

De NMBS werd niet betrokken bij de studie van het Vlaamse Gewest.

Ik geef u de investeringen die voorzien zijn voor de verbetering van het onthaal van de reizigers in de stations van Temse, Willebroek, Bornem en Puurs. U moet mij verontschuldigen dat ik de bedragen in Belgische frank geef. Zij dateren immers nog van voor de eerste januari. In Temse werd in 2001 4,4 miljoen frank uitgegeven. Het ging hier om kleine werken aan de wachtzaal, de renovatie van de stationsgevel en andere diverse werken. In Willebroek is er een uitgave van 9 miljoen frank gepland en wel voor het reinigen van de

ligne Boom-Willebroek ont déjà fait augmenter de 30 pour cent le nombre de voyageurs. Mais on peut faire mieux.

La SNCB est-elle associée à l'étude flamande en question? Combien va-t-elle investir au cours des prochaines années dans l'accueil des voyageurs à Temse, Bornem, Puurs et Willebroek et dans l'entretien structurel des voies ferrées? Peut-elle augmenter la vitesse aux entrées et aux sorties des gares?

Quelles sont les perspectives pour le tronçon ferroviaire Boom-Willebroek? Quelle incidence l'augmentation de la capacité du canal de Willebroek a-t-elle sur les heures d'ouverture du pont?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB n'a pas été associée à l'étude de la Région flamande.

A Tamise, 4,4 millions de francs ont été consacrés en 2001 à de petits travaux de réfection de la salle d'attente, etc. Pour Willebroek, 9 millions sont réservés, notamment pour des travaux de façade à réaliser en 2002. A Bornem, un accord a été conclu en vue du réaménagement

gevel van het station, het herstellen van de dakbedekking, het vernieuwen van het zinkwerk en werken aan het perron. Deze werken zullen worden uitgevoerd in 2002. Wat betreft Bornem, hebben het gemeentebestuur en de NMBS een overeenkomst ondertekend voor de herinrichting van de stationsomgeving en de heraanleg van de perrons, ondermeer via een tunnel. Het aandeel van de NMBS in de totale kostprijs van 77,5 miljoen frank, wordt geraamd op 49,5 miljoen frank. In Puurs wordt de bouw van een fietsenstalling gepland. De kostprijs wordt geraamd op 0,45 miljoen frank.

Dit zijn de investeringen in de spoorwerken: in 2001 de vernieuwing van een aantal dwarsliggers en in 2007 de gehele vernieuwing van spoorstaven, dwarsliggers en ballast. De planning van het onderhoud van deze lijn is uitgevoerd in functie van normen in overeenstemming met de categorie van de Lijn. Dat is een Europese classificatie.

De snelheid van deze lijn is tegenwoordig 120 per uur. De afstanden tussen de stations op deze lijn laten geen snelheidsverhoging toe.

Momenteel bestaan er geen onmiddellijke vooruitzichten voor het reizigersverkeer via het baanvak Boom-Willebroek.

De werken voor het verruimen van de vaarweg aan de spoorwegbrug te Willebroek worden uitgevoerd in opdracht van de NV Zeekanal.

des environs de la gare pour un total de 77,5 millions de francs, dont 49,5 millions seront pris en charge par la SNCB. Pour Puurs, 0,45 million de francs est destiné à l'aménagement d'un parking pour vélos.

La vitesse de référence sur la ligne est de 120 km/h. Vu les distances entre les gares, c'est un maximum.

Les travaux destinés à accroître la capacité de la voie navigable seront réalisés par la NV Zeekanaal.

04.03 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb nog een vraag in verband met het baanvak Boom-Willebroek. Wat zijn de argumenten waarom dat niet voor personenvervoer worden gebruikt? Dat is jammer, want het ligt daar en het kan dus worden gebruikt.

04.03 Magda De Meyer (SP.A): Pourquoi le tronçon Boom-Willebroek ne sert-il qu'au transport de marchandises et non à celui des voyageurs?

04.04 Minister Isabelle Durant: Dat weet ik niet. Het is het antwoord dat de NMBS heeft gegeven. Ik kan echter wel naar de argumentatie vragen opdat u zou begrijpen waarom dat niet voor het personenvervoer zal worden gebruikt. Ik zal u volgende week een antwoord bezorgen.

04.04 Isabelle Durant, ministre: J'adresserai cette question à la SNCB et je vous ferai parvenir la réponse par écrit.

04.05 Magda De Meyer (SP.A): Mevrouw de minister, mag ik vragen om mij het antwoord schriftelijk te bezorgen?

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

De vraag nr. 5876 van de heer Joos Wauters wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Question de M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avenir de la liaison IC Ostende-Cologne" (n° 5766)

05 Vraag van de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toekomst van de internationale IC-verbinding Oostende-Keulen" (nr. 5766)

05.01 André Frédéric (PS): Monsieur le président, madame la ministre, j'aimerais revenir sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur et sur lequel j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger dans le passé, à savoir la liaison internationale de chemin de fer entre Ostende et Cologne.

05.01 André Frédéric (PS): De NMBS moet een beslissing nemen over de toekomst van de IC A-verbinding Oostende-Keulen. De vennootschap "Thalys" zou willen dat de keuze beperkt blijft tot de Thalys, waardoor reizigers verplicht zouden worden over te

Depuis son introduction, en décembre dernier, ma question a un peu mûri, ce dont je vous prie de m'excuser. Mais si je devais avancer des

éléments nouveaux parus dans la presse entre-temps et qui seraient susceptibles de vous déstabiliser, je ne verrais évidemment aucun inconvénient à recevoir ultérieurement des compléments d'information à ce sujet. Je ne veux bien sûr pas vous prendre au dépourvu en la matière.

Cela étant dit, il s'agit d'un sujet qui intéresse bon nombre de parlementaires de cette assemblée et sur lequel des représentants tant du Nord que du Sud du pays ont déjà eu l'occasion d'attirer votre attention. Ces derniers jours, la presse remet sérieusement en cause l'avenir de la liaison Ostende – Cologne, qui concerne des villes qui me tiennent fort à cœur, à savoir Bruges, Gand, Bruxelles, Louvain, Liège, Welkenraedt, Aix-la-Chapelle et enfin, Verviers, chef-lieu de mon arrondissement.

Il apparaît dans la presse que le conseil d'administration de la SNCB aurait décidé d'utiliser, à partir de décembre 2002, des locomotives de type 13, ce qui permettrait de gagner six minutes sur le parcours. Malheureusement, ce type de locomotive n'est pas encore homologué par les chemins de fer allemands, ce qui risquerait, à terme, d'arrêter purement et simplement tous les trains en gare d'Eupen.

Sans faire de procès d'intentions, cette situation pourrait bien évidemment arranger la société Thalys qui, à terme, souhaiterait que chaque voyageur circulant entre l'Allemagne et Bruxelles n'ait pas d'autre choix que le Thalys, avec évidemment à la clé un supplément financier.

Madame la ministre, je tiens à attirer votre attention sur le fait que si les trains devaient s'arrêter uniquement à Eupen, cela signifierait que les villes d'Ostende, Bruges, Gand, Louvain, Verviers et Welkenraedt perdraient leur unique relation internationale. Cela signifierait aussi que les voyageurs venant d'Allemagne et qui souhaiteraient, par exemple, se rendre en train à la côte belge, seraient obligés de voyager en Thalys jusqu'à Bruxelles ou Liège et depuis cette ville, de prendre un IC jusqu'à la côte. Ceci ne rendrait le trajet ni plus court, ni financièrement plus intéressant.

Il me revient que les services de la SNCB, plus particulièrement la division "Voyageurs Intérieur" souhaite le maintien de l'actuelle liaison ICA Ostende – Aix-la-Chapelle, afin d'assurer de cette ville une liaison vers le trafic intérieur allemand. Je peux, à titre personnel, dire que je ferai tout pour soutenir ce souhait.

Cela serait la meilleure solution pour toutes les villes situées sur la liaison Ostende – Aix-la-Chapelle, avec un raccourcissement du temps de trajet entre Louvain et Liège sur la nouvelle ligne. La mise en service du nouveau tronçon TGV entre Liège et l'Allemagne, prévue en 2005, ne devrait pas non plus remettre à son tour en cause toute solution pour le maintien de cette liaison internationale. On ne peut pas trouver, en 2002, une solution pour les années à venir et revenir sur la suppression de cette liaison internationale au-delà de la mise en route du TGV.

Je voudrais donc, madame la ministre, vous demander de m'informer sur les intentions précises de la SNCB en la matière. Des contacts en vue de l'homologation des locomotives de type 13 ont-ils été pris avec les chemins de fer allemands? Car cela semble la solution qui,

stappen om naar tussenliggende stations te treinen. Dat zou de reis korter noch goedkoper maken. De persberichten van de jongste dagen stemmen ons tot pessimisme.

De NMBS zou de IC A-verbinding Oostende-Aken willen behouden. Dat zou voor alle steden op die lijn de beste oplossing zijn.

Wat is de NMBS precies van plan? Werd er contact opgenomen met de Duitse spoorwegen teneinde het compatibiliteitsprobleem met de locomotieven van type 13, die de NMBS in gebruik wil nemen, op te lossen?

Wat heeft u reeds ondernomen in dit verband?

techniquement, permettrait de poursuivre la liaison. Je sais que la SNCB dispose d'une large autonomie en tant qu'entreprise publique autonome.

J'aimerais savoir si vous partagez ma préoccupation. Dans l'affirmative, quelles sont les initiatives que vous avez prises ou que vous comptez prendre pour maintenir cette liaison internationale entre Ostende et Cologne?

05.02 Isabelle Durant, ministre: Votre question datant du mois de novembre, j'ai reçu une réponse de la SNCB peu après, mais j'ai redemandé qu'on vérifie s'il y avait eu des éléments nouveaux depuis. La SNCB ne m'en a pas transmis par rapport à ceux que je vais vous donner maintenant sur l'état d'avancement de ce dossier.

L'ouverture de la ligne TGV entre Louvain et Ans en décembre 2002 engendrera selon la SNCB des gains de temps de parcours pour les relations Thalys et ICA, respectivement de 8 et 6 minutes entre Liège et Bruxelles, impliquant donc une refonte du service des trains dans la région liégeoise.

Des négociations sont actuellement en cours entre la SNCB, la Deutsche Bahn et Thalys et elles n'ont pas encore permis de déterminer quels trains, Thalys et/ou IC, continueront à desservir l'Allemagne. Soit le principe de desserte actuelle est maintenu avec la desserte alternée d'Eupen et de l'Allemagne par les ICA, avec cependant une limitation de cette relation à Aix dans la mesure où les locomotives "type 13" aptes à circuler sur la LGV ne peuvent en aucun cas circuler au-delà de Aix, soit tous les ICA seront limités à Eupen. Dans le cas d'une limitation de tous les ICA à Eupen, le prolongement d'une relation locale assurerait une desserte entre Verviers et Aix. Quelle que soit la décision, nous dit la SNCB, tous les trains de la relation ICA feront arrêt à Welkenraedt, mais cela est un problème connexe.

Autrement dit, les négociations ne sont pas terminées afin de savoir quels types de trains continueront à desservir l'Allemagne parmi la tripartite Thalys, Deutsche Bahn, SNCB. Par ailleurs, comme vous le souligniez, cela fait partie de l'autonomie de l'entreprise. Vous me demandiez si je partageais votre point de vue quant au fait qu'il fallait maintenir ou éviter que les gens prennent le Thalys. Je peux partager celui que vous exposiez dans l'introduction de votre question. Mais à ce stade-ci, les discussions entre Thalys, Deutsche Bahn et la SNCB n'ont pas encore permis de déterminer comment on assurera la desserte vers l'Allemagne.

05.03 André Frédéric (PS): Monsieur le président, une très courte réplique. J'entends que des négociations sont en cours. J'insiste en mon nom personnel, et je pense au nom de l'ensemble des mandataires de l'arrondissement de Verviers, au nom des parlementaires qui sont concernés par cette ligne – et j'entretiens un certain nombre de contacts avec les collègues dont j'ai cité les villes – sur le fait que tout le monde souhaite unanimement le maintien de cette seule liaison internationale vers l'Allemagne.

Si on ne le fait pas, on va placer le voyageur dans des situations tout à fait surréalistes où il devra faire 40 kilomètres à gauche pour partir, en faire 160 dans l'autre sens pour repartir et le tout en payant deux

05.02 Minister Isabelle Durant: De NMBS heeft geen nieuwe feiten aangebracht behalve met betrekking tot de evolutie van dit dossier. Dankzij de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Ans zou de rijtijd tussen Luik en Brussel vanaf 2006 6 minuten korter moeten worden.

Wat Duitsland betreft, zijn er besprekingen aan de gang tussen de NMBS, de Deutsche Bahn en Thalys. Het is nog niet bekend of de verbinding via Eupen dan wel via Aken zal lopen. Als alle IC A-treinen beperkt blijven tot Eupen, komt er een lokale verbinding tussen Verviers en Aken.

05.03 André Frédéric (PS): Iedereen wil dat die enige internationale verbinding met Duitsland behouden blijft. Ik dring erop aan dat u uw volle gewicht in de schaal werpt.

fois plus cher. Il faudrait que l'on m'explique. Je sais qu'il y a parfois des intérêts supérieurs qui m'échappent mais là je peux vous dire que j'ai pris un certain nombre de contacts et les positions des collègues, quels que soient les partis et quelles que soient les communes concernées, sont assez unanimes sur l'impérieuse nécessité de maintenir cela.

J'insiste vraiment pour que vous utilisiez les pouvoirs qui sont les vôtres pour infléchir cette négociation en cours et pour laquelle j'aurai certainement l'occasion de reposter des questions dans les semaines à venir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation de la filiale de la SNCB (IFB)" (n° 5888)

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de situatie bij het NMBS-filiaal Inter Ferry Boats (IFB)" (nr. 5888)

06.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, tout comme mon collègue, je tiens à souligner le fait que ma question est déposée depuis un certain temps.

Pour rappel, la société Inter Ferry Boats (IFB), filiale de la SNCB, est active en matière:

- d'exploitation des terminaux intermodaux;
- de suivi des trafics, aussi bien des siens que ceux de tiers;
- de trafic ferroviaire conventionnel et d'activités d'expédition;
- de développement et de vente de ses propres produits et de différents réseaux;
- de transport maritime conventionnel ou combiné.

Depuis quelques semaines, on entend diverses propositions d'autonomisation d'ABX Logistics Group qui passeraient par l'intégration d'ABX/IFB.

Toutefois, les complémentarités entre B-CARGO, IFB et ABX ne semblent pas exister. En outre, le risque financier est loin d'être assuré compte tenu d'une part des garanties déjà apportées par la SNCB à ABX (340 millions d'euros) et d'une recapitalisation demandée d'ABX (250 millions d'euros pour 2001 et 2002) et, d'autre part, de la situation d'IFB qu'il convient de clarifier puisque la SNCB a déjà investi, depuis 1998, 500 millions de francs au-delà des créances relativement importantes.

En octobre dernier, le conseil d'administration de la SNCB avait approuvé les comptes semestriels 2001 de la SNCB. A cette occasion, il avait été constaté que depuis sa création en 1998, la SA Inter Ferry Boats évoluait de manière préoccupante à plus d'un titre:

- dégradation du résultat net;
- passage d'un cash flow à un cash drain;
- dettes commerciales importantes avec retard apporté au paiement de fournisseurs;
- créances commerciales importantes avec retard apporté au paiement des clients.

Avant toute décision et toute évolution en la matière, ne serait-il pas

06.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): De voorstellen met betrekking tot een verzelfstandiging van ABX Logistics Group zouden de integratie van ABX en IFB (Inter Ferry Boats) vooronderstellen. Nochtans is er kennelijk geen sprake van complementariteit tussen B-Cargo, IFT en ABX. Bovendien zijn de financiële risico's niet gedekt en is uit de halfjaarlijkse rekeningen voor 2001 van de NMBS gebleken dat het niet echt goed gaat met de NV Inter Ferry Boats. Zou het niet opportuun zijn die vennootschappen door te lichten en met name hun financiële en commerciële beleid te toetsen vooraleer men een beslissing neemt, temeer daar ABX 94,5% van zijn omzet in het buitenland haalt en het risico bestaat dat er afbreuk gedaan wordt aan de uitvoering van de taken inzake openbare dienstverlening in België?

opportun d'avoir une évaluation financière et commerciale de ces sociétés, d'autant qu'ABX réalise 94,5% de son chiffre d'affaires en dehors de la Belgique et qu'une démarche spéculative risquerait de porter préjudice à l'exécution des missions de service public en Belgique?

06.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, je partage entièrement votre position, de même que les constats que vous alignez par rapport à la filiale IFB et ses liens avec ABX et B-Cargo. Je ne peux hélas pas vous fournir d'éléments précis pour la simple et bonne raison que le caractère commercial des activités concernées permet à la SNCB de ne pas lever le voile à cet égard.

J'estime pour ma part indispensable de disposer d'une évaluation financière et commerciale sur tous ces éléments. Depuis deux ans, je m'époumone à demander un plan stratégique consolidé, ce pour éviter le travail au coup par coup et les investissements spéculatifs dans le mauvais sens du terme, c'est-à-dire avec toutes les conséquences négatives que de tels investissements peuvent entraîner. Un tel plan permettrait au conseil d'administration et à l'actionnaire majoritaire de prendre des décisions sur la base d'informations précises.

En outre, un projet d'intégration d'IFB, ABX et B-Cargo qui pourrait, à terme, conduire à une privatisation et à une séparation de ces filiales d'avec la SNCB, n'emporterait pas mon approbation puisqu'il porterait atteinte à l'unicité de l'entreprise que nous sommes nombreux à défendre. Ce discours est d'ailleurs tout à fait paradoxal car ceux qui demandent l'intégration ABX, IFB et B-Cargo sont les mêmes que ceux qui défendent l'unicité de l'entreprise.

Enfin, la réforme prévue dans la loi que nous avons récemment adoptée et que le Sénat devrait prochainement adopter à son tour, rendra structurel et obligatoire le plan consolidé, qui permettra enfin à l'actionnaire majoritaire et aux administrateurs d'avoir une idée d'ensemble. Cela permettra réellement un travail de spéculation positive là où c'est possible et d'éviter des spéculations dangereuses qui aboutiraient éventuellement à privatiser les bénéfices et à socialiser les pertes.

06.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, cela fait en effet deux ans, madame la ministre, que vous vous époumonez à essayer de voir clair dans les comptes de la SNCB. J'espère, pour le bilan du gouvernement, que vous aurez gain de cause avant la fin de la législature. Nous sommes largement au-delà de la mi-parcours. Espérons donc que les dispositions législatives qui devraient bientôt être entérinées permettront de voir plus clair dans les comptes de la SNCB. Notons que vos propos, de même que votre interprétation quant à l'éventuelle intégration d'IFB et d'ABX, sont rassurants. Une telle manœuvre doit en effet être bien réfléchie.

06.04 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, nous pourrions penser que les personnes qui s'époumonent le font inutilement parce qu'elles n'ont pas d'autres lieux que le désert. Je précise que dans notre cas, il y a un problème légal. La loi de 1991, telle qu'elle existe aujourd'hui et telle qu'elle est appliquée, ne permet pas d'en faire plus. Je désire simplement souligner que dans le cadre

06.02 Minister Isabelle Durant: Ik deel uw standpunt en uw vaststellingen omtrent IFB en de banden tussen ABX en B-Cargo. Door het commerciële karakter van de betrokken activiteiten kan de NMBS mij de informatie die u vraagt onthouden. Een financiële en commerciële evaluatie alsook een geconsolideerd plan zijn onmisbaar wil men nefaste speculaties voorkomen.

Ik dring al twee jaar aan op een strategisch plan dat ervoor zorgt dat de beslissingen op duidelijke grondslagen zouden berusten.

Een integratie IFB, ABX en B-Cargo die zou leiden tot de privatisering en de scheiding van de NMBS-activiteiten hoeft alvast niet op mijn instemming te rekenen.

De hervorming van de wet zal aan het geconsolideerde plan een structureel en verplicht karakter verlenen, wat het mogelijk zal maken voor de raad van bestuur en de regering over precieze gegevens te beschikken.

06.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Ik hoop dat u nog voor het einde van de zittingsperiode het gelijk aan uw kant krijgt.

Ik neem nota van uw geruststellende woorden over een eventuele integratie van IFB en ABX.

06.04 Minister Isabelle Durant: Ik wijs u erop dat er een wettelijk beletsel is. De wet van 1991 staat verdere actie in de weg. Het Franse werkwoord "s'époumoner" betekent niet: op de verkeerde

légal actuel, nous pouvons demander mais nous ne sommes pas obligés de recevoir. C'est la raison pour laquelle, depuis un an et demi, nous nous sommes attelés à la réforme de la loi, adoptée dans cette assemblée et qui le sera prochainement au Sénat. Elle nous permettra, en effet, de sortir de cette possibilité que donne la loi actuelle à la SNCB de se réfugier derrière le caractère commercial d'un certain nombre d'activités pour ne pas organiser ce plan consolidé.

Ne comprenons donc pas le verbe "s'époumoner" comme simplement le fait de parler au mauvais endroit, au mauvais moment ou encore inutilement. La légalité est telle que la seule manière d'agir était de réformer la loi. J'espère, tout comme vous, que cette nouvelle loi pourra être d'application le plus rapidement possible, de façon à sortir des ambiguïtés ou, en tout cas, des difficultés pour l'actionnaire principal, à savoir l'Etat, de faire les bons choix dans ce domaine.

06.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, c'est bien évidemment comme cela que je l'avais compris. Vous n'êtes évidemment pas responsable du fait que personne n'y voit clair aujourd'hui dans les comptes de la SNCB et ce depuis deux ans. Il s'agit bien d'une mauvaise foi de la direction de la SNCB qui se réfugie derrière cette loi de 1991 qu'il est grand temps de modifier.

plaats praten. Met de nieuwe wet zullen we de juiste keuzen kunnen maken.

06.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): De NMBS geeft blijk van kwade trouw, u verwijt ik niets.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la responsabilité des administrateurs de la SNCB" (n° 5889)

07 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansprakelijkheid van de bestuurders van de NMBS" (nr. 5889)

07.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, cette question est complémentaire à la précédente. Selon certains administrateurs, en effet, il apparaît que le conseil d'administration de la SNCB est régulièrement privé d'informations importantes, voire essentielles, dans le domaine de la gestion de la stratégie et des comptes de la société et de ses filiales. Il est, en effet, regrettable que les informations souhaitées par ces mêmes administrateurs ne soient pas obtenues spontanément ou si peu souvent, en tout cas, mais bien au travers de démarches d'administrateurs soucieux du bon fonctionnement de la société et compte tenu de leurs responsabilités.

Quant à la responsabilité civile et pénale des administrateurs, il ressort deux points. Sur le plan civil, la responsabilité solidaire prévue à l'article 528 du Code des sociétés, est redoutable pour les administrateurs même diligents mais mal informés. Ils peuvent en effet être contraints d'assumer les conséquences de fautes dont ils ignorent même l'existence. Sur le plan pénal, la responsabilité des administrateurs concerne notamment les omissions comptables, les infractions en matière de droit comptable et financier. Manifestement, les administrateurs disposent d'un droit sinon d'un devoir de s'informer sur tout dossier porté ou non à leur connaissance afin qu'ils puissent se prononcer en connaissance de cause sur l'évolution de la société.

Mme la ministre estime-t-elle dès lors normal que le respect de la structure hiérarchique de la SNCB ait notamment pour effet de priver

07.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Volgens sommige bestuurders wordt de raad van bestuur van de NMBS belangrijke, ja zelfs cruciale informatie over het beheer, de strategie en de rekeningen van de vennootschap en haar filialen onthouden.

De bestuurders, die burgerlijk en strafrechtelijk aansprakelijk zijn, hebben echter het recht én de plicht om zich terdege te informeren over elk dossier waarvan zij al dan niet op de hoogte worden gebracht teneinde zich met kennis van zaken te kunnen uitspreken over de evolutie van de maatschappij.

Is het normaal dat het respecteren van de hiërarchische structuur van de NMBS tot gevolg heeft dat bestuurders voor de beoordeling van het beheer essentiële informatie onthouden wordt?

les administrateurs d'éléments essentiels d'appréciation de la gestion comme cela semble être trop souvent le cas?

07.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, vous soulignez à juste titre que le pouvoir de décision et de contrôle des administrateurs va de pair avec leur responsabilité civile et parfois même pénale. En raison de cette responsabilité, le conseil d'administration doit donc pouvoir exercer ses attributions en connaissance de cause. Dès lors, se pose le problème de la prise de connaissance du contenu des documents et rapports adressés au conseil d'administration.

En règle générale, à la SNCB, les documents sont communiqués aux membres du conseil d'administration une semaine avant la réunion. Mais il arrive – trop souvent – que pour des dossiers importants, les documents ne soient réceptionnés que la veille ou en cours de séance. Même si cette pratique est conforme au prescrit – puisque seul l'ordre du jour doit être communiqué à l'avance –, il est clair que cette communication tardive des pièces ne facilite pas le travail des administrateurs. C'est un problème dont je me suis déjà entretenue à plusieurs reprises avec le président du conseil et le commissaire du gouvernement car cela constitue un frein à un travail de qualité.

Tout administrateur qui, par ailleurs, ne s'estimerait pas suffisamment informé pour exercer correctement son pouvoir de gestion, de décision ou de contrôle a évidemment le droit de poser des questions. Il est d'ailleurs de règle que toute question peut être posée, soit lors des réunions du conseil, soit préalablement à la séance, au président, lequel communiquera la réponse en conseil pour la parfaite information de tous ses membres. Ce principe vaut pour les administrateurs des sociétés commerciales tant de droit privé que de droit public. Un conseil d'administration qui ne s'estimerait pas suffisamment éclairé peut reporter une décision pour permettre la récolte d'éléments supplémentaires. Cela a d'ailleurs été fait ce 21 décembre en ce qui concerne le dossier ABX.

La loi du 21 mars 1991 n'a dès lors pas instauré de régime dérogatoire au droit commun à cet égard. Il est même prévu explicitement à l'article 17 que le conseil, et même son président agissant seul, peut demander au comité de direction de faire rapport. L'article 18 prévoit que le président est investi du pouvoir de prendre connaissance de tous documents et d'obtenir directement toutes explications ou informations. Le pouvoir conféré au président par l'article 18 de la loi est à exercer de sa propre initiative, éventuellement à la suite d'une demande d'un administrateur ou sur requête du conseil.

Si, comme vous le dites, la structure hiérarchique a pour effet de priver les administrateurs d'éléments essentiels, il leur appartient aussi de ne pas approuver les décisions pour lesquelles ils jugent ne pas être suffisamment informés; ce qui fut le cas le 21 décembre sur le dossier ABX.

Je crois aussi que la manière dont circule l'information à la SNCB fait que les questions pertinentes ne peuvent être posées que par les administrateurs qui sont au courant des dossiers traités.

Dès lors, nous revenons à ce que je vous disais dans ma réponse à

07.02 Minister Isabelle Durant: De beslissings- en controle-bevoegdheid van de bestuurders hangt samen met hun burgerlijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid. Zij moeten hun beslissingen immers met kennis van zaken kunnen nemen. De documenten en verslagen met betrekking tot de punten die op de agenda staan worden doorgaans een week voor de vergadering van de raad van bestuur meegedeeld, maar te vaak worden inlichtingen over belangrijke dossiers pas de dag voor de vergadering of pas tijdens de vergadering zelf meegedeeld, wat het werk van de bestuurders er uiteraard niet op vergemakkelijkt.

Iedere bestuurder die meent onvoldoende geïnformeerd te zijn, heeft het recht vragen te stellen aan de voorzitter. Dat geldt voor alle bestuurders van overheids-bedrijven en privé-ondernemingen. De raad van bestuur kan eveneens bepaalde agendapunten waarover hij meent onvoldoende te zijn geïnformeerd, uitstellen, zoals dat in december is gebeurd voor wat het ABX-dossier betreft.

De wet van 1991 wijkt niet af van het gemeenrecht terzake.

Als de hiërarchische structuur de bestuurders essentiële inlichtingen ontzegt, kunnen zij weigeren een beslissing te nemen.

Bij de hervorming van de wet zal een en ander op het stuk van de informatieverstrekking worden bijgestuurd.

votre précédente question: la loi de réforme en cours d'adoption comporte un certain nombre de dispositions visant à corriger cette gestion de l'information préalable au conseil d'administration, en vue d'assurer la qualité du travail du conseil d'administration, notamment par la séparation des mandats de directeur et d'administrateur. En effet, dans ce cas-ci, les uns disposent d'une information dont les autres ne disposent pas, a fortiori lorsque les rapports tombent la veille ou en cours de séance.

Il est important que les choses soient améliorées. Mais à ce stade-ci, même dans le fonctionnement actuel, un administrateur peut effectivement refuser d'approuver les décisions pour lesquelles il juge ne pas être suffisamment informé.

07.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, de nouveau, l'on se retranche derrière l'usage ou la réglementation en vigueur au sein des conseils d'administration. Cela dit, il est néanmoins regrettable qu'un administrateur qui souhaite s'informer sur certains éléments relatifs à la gestion de la SNCB doive se procurer les éléments de réponse par des moyens détournés et non par le canal officiel de son conseil d'administration, en demandant simplement au président du conseil d'administration les éléments qu'il souhaite.

07.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Het is betreurenswaardig dat de bestuurders via een omweg aan informatie moeten geraken.

Dois-je vous rappeler les nombreux points d'éclaircissement demandés par courrier adressé au président du conseil d'administration qui sont restés sans réponse, sans même avoir été évoqués au sein du conseil d'administration de la société?

Dois-je également vous rappeler ce fameux rapport, furieusement raccourci, des réviseurs relatif à la consolidation de la SNCB? Si c'est cela le conseil d'administration, on est bien loin du compte, madame la ministre!

07.04 De voorzitter: Mevrouw de minister, in die omstandigheden zal ik mijn vraag nr. 5886 uitstellen tot wanneer ik uw antwoord heb gelezen. Ik zal ze dan wellicht niet meer stellen.

Gelieve mij te verontschuldigen, maar het was ons niet gesignaleerd dat die vraag in plenumvergadering aan bod gekomen was.

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

08 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les correspondances et les retards des trains" (n° 5895)

08 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aansluiting en de vertraging van de treinen" (nr. 5895)

08.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, à l'heure où se négocie un contrat de gestion, je voudrais attirer votre attention sur une question préoccupante, celle qui lie les correspondances et les retards.

08.01 Karine Lalieux (PS): Er blijven problemen rijzen inzake aansluitingen en vertragingen van de treinen, met name op de lijn Dinant/Bertrix.

Partons d'un exemple bien précis, la ligne Dinant-Bertrix. Celle-ci est depuis l'été en travaux pour cause d'électrification. Rappelons que cette question a, en réalité, été déposée au mois d'octobre. Je ne sais par conséquent pas si la ligne est encore, à ce jour, en travaux. Les

Er is hoe langer hoe meer sprake van sancties die de NMBS zou oplopen wanneer zij haar

usagers de cette portion du réseau sont plutôt malmenés. Et, encore, le terme est faible! Nous avons pu assister à tous les scénarios.

Un train part de Dinant vers Bertrix 10 minutes plus tôt que ce qui est prévu dans l'horaire, pour cause de travaux. Les passagers, quelque peu ahuris – en effet, les trains qui partent à l'heure, nous n'en parlons pas mais, par contre, les trains qui partent avec 10 minutes d'avance sont plutôt rares! –, descendent sur le quai. Ces usagers doivent alors attendre 30 minutes supplémentaires pour avoir une nouvelle correspondance.

Le train qui part de Bertrix en direction de Dinant est, depuis deux mois, systématiquement en retard. A Dinant, le train de correspondance reliant Bruxelles n'attend pas toujours la voiture en retard. Des passagers sont donc en rade pendant une heure dans la cité mosane. Le retard, s'élevant à 5 minutes, est annoncé quotidiennement sans surprise, car occasionné par des travaux connus de tous. Le train pour Bruxelles n'attend pas. Les passagers restent donc à nouveau sur le quai.

A partir de ces exemples précis, pouvant paraître légèrement confus lorsqu'ils sont exposés de la sorte, une question générale se dégage. Nous faisons de plus en plus état de sanctions qui pénaliseraient la SNCB lorsqu'elle ne respecte pas ses horaires. Avec un tel système, les IC/IR, pour respecter leur engagement, vont-ils systématiquement ne plus attendre les petites lignes? Dans certaines gares, qu'un train n'attende pas les retardataires pose de moindres problèmes lorsqu'on sait que la même destination est desservie deux à trois fois par heure. Mais dans d'autres gares, certains points ne sont reliés qu'une fois toutes les deux heures. Dans ce cas, si vous ratez la correspondance, vous restez deux heures à patienter sur le quai.

Dès lors, madame. la ministre, je m'interroge sur les effets pervers d'un système qui risque, dans certains endroits, de pénaliser les passagers du rail. La recherche du respect des horaires est bien évidemment un objectif minimum que notre entreprise ferroviaire doit atteindre mais j'aimerais connaître la marche de manœuvre, la latitude laissée à l'entreprise pour adapter cette obligation à des situations bien spécifiques, en particulier celles liées à la rareté des correspondances dans certaines parties du pays.

08.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chère collègue, nous allons d'abord revenir sur le cas précis que vous utilisez pour poser la question plus générale.

A la suite des travaux de mise au gabarit électrique des tunnels de Gedinne et de Vonèche, les deux voies de la ligne 166 sont mises hors service entre Beauraing et Gedinne, et ce depuis le 3 septembre 2001. La fin des travaux – la réponse est un peu ancienne – est prévue pour le 2 décembre 2001. Autant pour moi, il faudra que je vérifie si ces travaux sont réellement terminés. Les dates de fin de travaux sont souvent des dates annoncées, il peut y avoir du retard. De ce fait, il y a eu un service de bus de substitution qui assuré la liaison entre ces deux gares en correspondance avec les trains circulant entre Dinant et Beauraing et les trains circulant entre Gedinne et Libramont.

Le temps de parcours global a dû être augmenté ou est peut-être

dienstregeling niet naleeft. Impliceert dit dat de IC/IR-treinen systematisch niet langer op een aansluiting met de kleinere lijnen zullen wachten? Dit zou ernstige hinder met zich kunnen brengen voor de gebruikers van sommige kleine stations.

Over welke speelruimte zal de NMBS alsnog beschikken om haar verplichtingen inzake klokvastheid aan te passen aan specifieke situaties die gerelateerd zijn aan de schaarse aansluitingen op sommige plaatsen van het land?

08.02 Minister Isabelle Durant: Er zijn inderdaad nog een aantal problemen.

Om het overstappen in goede banen te leiden moeten de wachttijden worden toegekend afhankelijk van vraag en aanbod in de stations en van de tijd die nodig is voor het opnieuw inzetten van het personeel en het materieel. Om een sneeuwbaaleffect te voorkomen moet die tijd beperkt blijven.

De exploitant van de spoorwegen kan maatregelen nemen die

encore augmenté de 6 minutes entre Dinant et Libramont, ce qui impliquait de faire un choix quant au service alternatif: à savoir pour les trains qui circulent de Libramont vers Dinant, soit partir de Libramont 6 minutes plus tôt que l'heure prévue à l'indicateur, soit arriver 6 minutes plus tard à Dinant. Il a été jugé préférable d'effectuer le départ de Libramont à l'heure prévue à l'indicateur de manière à assurer les correspondances. Sachant que le retard prévu était limité à 6 minutes, la correspondance est normalement assurée à Dinant.

Les voyageurs ont été informés et sont informés au sujet de ces travaux et de leurs conséquences sur les horaires via les affiches "info-travaux" dans les gares, sur le site Internet de la SNCB, sur le télétexte de la RTBF, les quotidiens locaux, et le journal Métro distribué gratuitement.

D'une manière plus générale, il est à remarquer que pour assurer les correspondances, les délais d'attente doivent être attribués. Les choix sont faits en fonction de l'offre et du nombre potentiel de voyageurs en correspondance dans la gare de départ ainsi que dans les gares intermédiaires et/ou dans la gare terminus. Ces délais d'attente varient également en fonction du temps de réutilisation du personnel et du matériel dans la gare terminus. Ce sont les contraintes que doit gérer l'entreprise. Ces délais d'attente sont limités afin d'éviter que les retards accumulés sur une ligne ne se répercutent sur l'ensemble du réseau. Le non-respect de la régularité peut en effet porter préjudice à d'autres clients, ceux qui attendent dans le train ainsi que ceux qui sont coincés dans les gares intermédiaires, ce qui donne lieu à des plaintes légitimes et compréhensibles. Durant les heures creuses, un plus grand délai d'attente peut être accordé, étant donné que moins de trains circulent.

Il est vrai qu'il y a des mesures qui peuvent être dictées par le bon sens dont dispose l'exploitant ferroviaire, mais il est vrai aussi que cela aboutit parfois à des situations assez pénibles à vivre pour l'usager et que, dès lors, dans le cadre du troisième contrat de gestion, tenant compte de la complexité inhérente à la question des chantiers, il s'agit de mettre en place un dispositif d'incitation aux bonnes pratiques, conçu de manière à renforcer la recherche du respect de l'horaire pour l'ensemble des usagers en n'attribuant pas un poids moindre aux petites lignes. Il serait paradoxal que ceux qui viennent de petites lignes et qui n'ont pas deux trains par heure soient des gens pénalisés et en attente pour deux heures ou plus pour récupérer le train qu'ils ont manqué en raison de ce qui s'est passé en amont de la chaîne.

Dans le cadre du troisième contrat de gestion, nous voulons travailler avec un incitatif aux bonnes pratiques tenant compte des contraintes inhérentes au système mais en ne visant pas uniquement le nombre de voyageurs dont on sait par définition qu'il est moindre sur les petites lignes. Les utilisateurs de petites lignes ne doivent être des victimes, ils doivent avoir le même poids dans le cadre de la chaîne éventuelle de retards liés à des travaux.

08.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. A l'écoute de celle-ci, deux questions complémentaires me viennent à l'esprit. La première est de savoir comment gérer les retards qui viennent de l'étranger. Les lignes internationales sont nombreuses; seront-elles soumises

ingéven worden door het gezond verstand. In het derde beheerscontract willen wij incentives opnemen opdat men zich beter aan de dienstregeling zou houden, ook op de kleinere lijnen. We willen niet enkel het aantal reizigers in aanmerking nemen: het mag niet zo zijn dat reizigers die op- of afstappen in stations waar weinig mensen de trein nemen, stelselmatig achtergesteld worden.

08.03 Karine Lalieux (PS): Hoe kunnen de in het buitenland opgelopen vertragingen in de hand gehouden worden?

aux mêmes pénalités que celles prévues pour le trafic intérieur? Et la deuxième est: comment gérer, sur des voies qui sont déjà parfois surchargées, la cohabitation entre le trafic de marchandises et l'augmentation du nombre de trains de voyageurs prévue dans les dix prochaines années? Quel type de transport aura la priorité?

08.04 Isabelle Durant, ministre: En ce qui concerne les trains venant de l'étranger, nous devons étudier l'opportunité de leur appliquer les mêmes pénalités ou incitants positifs que pour le trafic intérieur. Cela devra évidemment se régler dans le cadre de conventions en matière de régularité avec la société de transport du pays limitrophe.

Quant au problème des voies surchargées par la simultanéité du passage des trains de marchandises, des trains internationaux, des trains IC et P, je puis vous dire que le plan d'investissement tente, par certains élargissements et mises à quatre voies, d'y répondre. Il va sans dire que lorsqu'il n'y a qu'une simple voie, la concurrence entre ces différents types de transport est préjudiciable à chacun d'eux. Le plan d'investissement prévoit donc des améliorations à cet égard.

Par ailleurs, sur les lignes à quatre voies – et a fortiori sur celles à deux voies –, la cohabitation entre transports de marchandises et de voyageurs fait l'objet d'un arbitrage car l'objectif pour ces deux secteurs est le même. Il me semble évident que ces secteurs doivent tous deux pouvoir évoluer. Mais la procédure d'arbitrage est très douloureuse. Jusqu'à présent, on a toujours donné priorité aux trains de voyageurs par rapport aux trains de marchandises. C'est évidemment une bonne chose pour les voyageurs. Mais de nombreuses plaintes émanent des entreprises utilisatrices du chemin de fer quant aux retards des convois de marchandises qui attendent parfois plusieurs heures avant de pouvoir disposer d'une locomotive et/ou d'un conducteur. Il va donc falloir établir clairement nos priorités. Il ne faut pas pénaliser le transport de marchandises, mais il faut également veiller à ne pas laisser les voyageurs dans l'embarras. L'ordre de priorité sera donc établi en fonction du nombre de voies disponibles sur le trajet, tout en veillant à répondre à l'objectif fixé pour les deux secteurs. Privilégier uniquement les voyageurs au détriment de la marchandise aurait inéluctablement des effets pervers que nous voulons éviter. Et l'inverse serait évidemment inconcevable lorsqu'on veut attirer 50% de voyageurs supplémentaires.

Nous élaborons donc avec la SNCB un schéma de priorités en fonction du type de voies et du type de transport.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de langzaam-aan-acties op de spoorlijnen Neerpelt-Antwerpen en Mol-Hasselt naar aanleiding van de aanhoudende pannes" (nr. 5942)

09 Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les opérations escargot sur les lignes Neerpelt-Anvers et Mol-Hasselt à la suites de pannes incessantes" (n° 5942)

09.01 Peter Vanvelthoven (SP.A): Mevrouw de vice-eerste minister, de betrokken spoorlijnen zijn al herhaaldelijk in deze commissie besproken. Zo vroeg ik vorig jaar waar de nieuwe dieseltreinstellen op de lijnen Neerpelt-Antwerpen-Hasselt-Mol bleven. De reistoestand in

Hoe kan men ervoor zorgen dat het goederenvervoer niet in de verdrukking geraakt door de verhoging van het aantal reizigerstreinen?

08.04 Minister Isabelle Durant: Om sancties te kunnen opleggen moeten er overeenkomsten met de buurlanden worden gesloten.

Met het investeringsplan hebben wij getracht een oplossing te vinden voor het probleem van de overbelasting. De afweging goederenvervoer-reizigersvervoer is een netelige kwestie. Tot nu toe kregen de reizigers altijd voorrang, maar de bedrijfswereld mort. Er moet een duidelijker rangorde van prioriteiten worden opgesteld.

09.01 Peter Vanvelthoven (SP.A): La ministre avait annoncé la mise en service de nouveaux trains diesel sur les lignes

de oude modellen bleek immers onhoudbaar. U kondigde toen aan dat de nieuwe treinstellen, weliswaar met enige vertraging, in het voorjaar van 2001 zouden arriveren. Ondertussen zijn de nieuwe dieseltreinstellen er, maar de problemen lijken echter niet minder groot. Aan de nieuwe voertuigen blijkt zowat alles te schorten. De airconditioning liet het in de zomer al afweten. De verwarming liet het in het begin van de winter afweten. De remmen werken niet naar behoren. Toiletdeuren sluiten niet. Toiletten verstopen zelfs. Door overgevoelige sensoren sluiten de buitendeuren niet goed. Op een bepaald ogenblik is in volle vaart zelfs een deur opengegaan.

De treinconducteurs en -bestuurders zijn die ellende beu en hebben een langzaam-aan-actie gehouden die tot 15 december 2001 zou duren. Mijn vraag dateert van enkele dagen voordien. Niet alleen van het gebrek aan comfort, maar ook van die langzaam-aan-actie is de reiziger weer de dupe. De firma in kwestie, Alston Transport, erkent de problemen trouwens en heeft onlangs publiekelijk aan de NMBS en de Kempense treinreizigers haar excuses aangeboden voor alle ongemakken. Zij beweren dat zij dag en dag werken om die ongemakken op te lossen. Vanaf maart zou het heel wat beter moeten gaan. Maart is echter nog enkele maanden verwijderd. De betrokken treinreiziger zit dus opnieuw een hele winter in treinstellen die op alle vlakken mankementen vertonen. Ik zou u in dat verband een aantal vragen willen stellen.

Erkent u dat er ernstige problemen zijn met de nieuwe treinstellen? Wordt er gevolg gegeven aan de langzaam-aan-actie van de treinconducteurs en -bestuurders? Werden er maatregelen in het vooruitzicht gesteld?

De betrokken treinreizigers ondervinden nu al jaren erg weinig comfort op die lijnen. De inzet van nieuwe dieseltreinen heeft daaraan weinig verholpen. Naar aanleiding van de oude dieselvoertuigen heb ik op 22 november 2000 reeds gevraagd of er geen mogelijkheid bestaat om de treinreizigers te compenseren voor het gebrek aan comfort. U hebt toen geantwoord dat de mogelijkheid tot compensatie voor de treinreiziger zou worden opgenomen in het nieuwe beheerscontract, dat al van kracht had moeten zijn. Aangezien de problemen blijven aanslepen, herhaal ik de vraag of het niet verstandig zou zijn dat de NMBS één of andere compensatie zou toestaan aan de reiziger, die ik bewonder om zijn blijvend treingebruik in dergelijke moeilijke omstandigheden. Ik denk aan een prijsvermindering van tijdelijke aard of een Sorry Pass. Kan men dat vanuit de NMBS niet eens ernstig overwegen als beloning voor de moed en trouw van de treinreiziger?

09.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de problemen zijn niet te ontkennen. Het gaat om technische problemen die te maken hebben met de vernieuwde motorwagen. Zoals u zei, betreuren de constructeurs en de NMBS deze problemen. De reizigers zullen hier verder mee worden geconfronteerd. De implementatie van de verbeteringen zullen over een relatief lange tijdspanne gebeuren. De boeten die in het contract tussen de NMBS en de constructeur waren voorzien voor vertragingen bij de levering en technische mankementen, werden betaald. Het is natuurlijk zo dat deze vergoeding niet voor de reizigers is bestemd, maar het contract werd gerespecteerd, ook wat het facet van de boeten betreft en de verplichting de verbeteringen door te voeren. De directie van de

Neerpelt-Anvers et Hasselt-Mol pour le printemps de 2001.

A présent que ces trains sont là, force est de constater que leur fonctionnement laisse vraiment à désirer. Il est même arrivé qu'une porte s'ouvre alors que le train roulait à grande vitesse. Les conducteurs en ont assez de cette situation chaotique et ont organisé une opération escargot. Le fournisseur a d'ores et déjà présenté ses excuses.

La ministre est-elle d'accord pour dire qu'il ne s'agit pas seulement de simples problèmes de rodage? Quelles mesures compte-t-elle prendre? Ne pourrait-on pas envisager des compensations pour les usagers?

09.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les problèmes techniques sont en effet bien réels, chose que tout le monde déplore. La mise en œuvre des améliorations va prendre un certain temps. Les indemnités fixées contractuellement ont été payées par les entreprises à la SNCB. Malheureusement pour les voyageurs, ils ne doivent compter sur aucune indemnité.

NMBS heeft aan de treinbestuurders de verzekering gegeven dat het probleem met de remmen onder controle is en dat de veiligheid van het verkeer niet in het gedrang kwam. Op basis van deze mededeling hebben de treinbestuurders op 13 december 2001 een einde gemaakt aan hun acties.

Ik wil nu het onderwerp van de vergoeding van de reizigers aansnijden. De NMBS voert in de huidige situatie een eenvormige prijspolitiek die geldig is op het ganse Belgische net. De prijzen zijn afhankelijk van de af te leggen afstand en kunnen niet afhankelijk worden gemaakt van andere factoren, zoals de snelheid op de lijn, het comfort, eventuele werken, problemen aan de verwarming en andere, lokale factoren. Tot daar het standpunt van de NMBS.

De regering heeft beslist dat het derde beheerscontract moet worden veranderd, zodat een vergoeding kan worden gegeven, niet alleen voor vertragingen – wij proberen ondertussen te omschrijven wat een vertraging is, het handelt hier geenszins om één of twee minuten – maar ook voor, in het Frans uitgedrukt, 'défaillances aux missions de service public'. Het gaat om een algemene omschrijving die niet alleen slaat op vertragingen of een gebrek aan stiptheid, maar ook op comfort, verwarming en andere problemen. Een ernstige vertraging kan vele mensen opzadelen met een groot probleem en deze regels kunnen in het kader van het beheerscontract worden veranderd. Wanneer het beheerscontract is veranderd, kan gedacht worden aan het uitkeren van een vergoeding, maar in de huidige situatie berekent de NMBS de prijzen in functie van de afstand en niet in functie van andere factoren, ook al wordt in het geval van stakingen of bij andere problemen soms een Sorry Pass gegeven. Dat gebeurt alleen wanneer de actie een nationaal karakter heeft of alleszins een groot deel van het land bestrijkt. Het huidige beheerscontract voorziet geen tegemoetkoming op een welbepaalde lijn, maar wij willen dit veranderen. Ook zullen wij definiëren wat kan worden verstaan onder 'défaillances aux missions de service public'. Ik denk dat een herhaling van problemen – problemen die zich elke dag, elke week, gedurende maanden voordoen – in overweging moet worden genomen bij het uitkeren van een vergoeding, zodat de mensen het signaal krijgen dat men zich om hen bekommert en zodat druk wordt uitgeoefend om verbeteringen door te voeren. Concreet gezien ziet de NMBS nog geen mogelijkheid om de reizigers op enigerlei wijze te vergoeden. Ikzelf ben vast van plan om via een wijziging van het beheerscontract deze situatie te veranderen. Ik denk niet alleen aan technische mankementen, maar, naar analogie, ook aan alle andere problemen die de reizigers een zelfde ongemak bezorgen.

09.03 Peter Vanvelthoven (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Het is natuurlijk jammer dat de NMBS het argument aanhaalt dat het huidig beheerscontract geen dergelijke compensatie of geste naar de reizigers toe voorziet. In plaats van een eigen initiatief te nemen, verschuift de NMBS zich blijkbaar achter het nieuwe, op stapel staande beheerscontract, dat vandaag nog geen oplossing biedt voor de betrokken reizigers.

Het is dubbel jammer, omdat u daarnet nog gezegd heeft dat de NMBS wel is vergoed voor de schade ingevolge de vertragingen, want contractueel waren boetes voorzien en de NMBS heeft die ook ontvangen.

Actuellement, le prix d'un billet de train dépend uniquement de la distance à parcourir, ce que le gouvernement a toutefois l'intention de changer dans le cadre du troisième contrat de gestion.

Une indemnité pourra alors être versée en cas de retard ou de problèmes de manque de confort. L'on cherche actuellement à mettre au point des définitions adéquates. Pour l'instant, la SNCB n'attribue pas d'indemnités aux voyageurs mais il existe une volonté de changer cet état de choses au sein du gouvernement.

09.03 Peter Vanvelthoven (SP.A): Le contrat de gestion actuel ne prévoit pas de compensation pour les voyageurs. La SNCB se retranche derrière cet argument pour s'abstenir elle-même de toute initiative. Tant la SNCB que les voyageurs sont victimes des retards de livraison. La SNCB a été indemnisée conformément au contrat mais n'offre pas de compensation aux voyageurs.

Niet alleen de NMBS, maar ook de reizigers zijn de dupe van dergelijke vertragingen. Wanneer de NMBS contractueel wordt vergoed voor vertragingen bij de levering, had hiervan desgevallend een stukje kunnen worden voorzien voor de reizigers die uiteindelijk de echte dupe zijn. Ik vind het dus jammer dat de NMBS van deze gelegenheid geen gebruik wil maken om een belangrijk signaal te geven, niet alleen aan de benadeelde reizigers, maar ook met het oog op een beter imago bij alle treinreizigers.

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

10 Vraag van de heer John Spinnewyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "treinvertragingen en afschaffingen op de lijn Turnhout-Manage" (nr. 5959)

10 Question de M. John Spinnewyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards et les suppressions de trains sur la ligne Turnhout-Manage" (n° 5959)

10.01 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, regelmatig worden treinen tussen Herentals en Turnhout afgeschaft om vertragingen op de lijn richting Brussel-Manage op te vangen. Nu rijdt tussen Herentals en Turnhout maar één trein per uur: steeds dezelfde reizigers worden dus het slachtoffer en moeten proberen via alternatieve mogelijkheden thuis te geraken. Soms wordt een bus ingelegd, maar die zit overvol zodat slechts de helft van de reizigers kan worden geholpen. De rest moet wachten op de volgende trein die in het beste geval pas een uur later vertrekt. Bovendien worden ook de vervangingsbussen regelmatig afgelast.

Het is duidelijk dat de dispatching hier een grote verantwoordelijkheid draagt. Het ongenoegen bij de reizigers en het lokale personeel is dan ook groot.

Kan de vice-eerste minister mij meedelen waarom steeds de lijn naar Turnhout wordt afgeschaft als er ergens anders vertragingen zijn?

10.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de regelmaat van het treinverkeer op de verbinding Turnhout-Manage werd van 1 november 2001 tot 14 december 2001 nagegaan. Slechts op twee dagen, meer bepaald op 3 december en 10 december 2001, werden treinen afgeschaft. Op 3 december 2001 was er een algemene voedingsstoring. Een privé-aannemer had om 18.23 uur de voedingskabels tussen Herentals en Turnhout beschadigd, zodat alle overwegen, stroomkringen en seinen op dit baanvak waren verstoord. Er werden bussen ingelegd. De eerste bus vertrok in Herentals om 19.20 uur, zeven minuten na het voorziene vertrek van trein 34-17. Op 10 december 2001 werd één trein tussen 's Gravenbrakel en Turnhout afgeschaft omdat een stroommachine van een motortoestel tijdens een voorgaande rit was beschadigd. De reizigers die van Lier naar Turnhout wilden, moesten een volgende trein nemen waardoor ze 39 minuten vertraging opliepen.

Het is dus zeker niet zo dat regelmatig treinen worden afgeschaft omwille van vertragingen waarvoor de oorzaak elders moet worden gezocht. Op 3 december 2001 was er een probleem op de lijn zelf. Aangezien door dit geval van overmacht absoluut geen verkeer mogelijk was, werden bussen ingelegd. Dit vergt een beetje tijd omdat de busmaatschappijen niet onmiddellijk personeel en materiaal ter beschikking hebben. Ook op 10 december 2001 werd zoals steeds bij

10.01 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): Pour résorber les retards sur la ligne en direction de Bruxelles-Manage, des trains sont régulièrement supprimés entre Herentals et Turnhout alors qu'il n'y a déjà qu'un seul train par heure qui circule sur ce tronçon. Le bus qui est parfois mis en service ne peut transporter que la moitié des voyageurs. Pourquoi est-ce toujours la même ligne qui doit subir les conséquences de ce problème de retards?

10.02 Isabelle Durant, ministre: J'ai vérifié les données concernant la ligne Manage-Turnhout pour la période s'échelonnant entre le 1er novembre et le 14 décembre 2001. Des trains ont été supprimés lors de deux journées seulement. Dans le premier cas, les câbles d'alimentation avaient été endommagés, ce qui a perturbé le trafic sur l'ensemble de la ligne. Il s'agit d'un cas de force majeure. Des bus ont été mis en service. Dans le deuxième cas, un train a été supprimé en raison de dégâts limités causés par une voiture. Les voyageurs ont pu prendre un autre train et ont subi un retard de 39 minutes.

A mon estime, nous sommes loin d'une suppression régulière de trains. Dans les deux cas, des

onverwachte incidenten al het mogelijke gedaan om de klanten zo snel mogelijk te vervoeren.

efforts ont été faits afin d'aider au mieux les voyageurs.

10.03 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik krijg mijn informatie van het treinpersoneel. De vice-eerste minister mag de zaak niet minimaliseren. Er worden regelmatig treinen afgeschaft. Ik had gehoopt dat in Tienen een kruising zou worden ingelegd zodat er op de lijn om het half uur een trein zou rijden.

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

11 Vraag van de heer John Spinnewyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vele overuren bij het treinpersoneel in de beweging" (nr. 5960)

11 Question de M. John Spinnewyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nombreuses heures supplémentaires effectuées par le personnel des chemins de fer" (n° 5960)

11.01 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben eergisteren kunnen vaststellen dat mijn vraag met betrekking tot overuren bij het treinpersoneel zeer acuut is en in deze commissie zeker nog aan bod zal komen. Het is duidelijk dat meer flexibiliteit niet voldoende zal zijn om dit probleem op te lossen. Personeelsleden die zestig tot tachtig dagen en meer compensatieverlof te goed hebben, zijn geen uitzondering. Wij kunnen hen moeilijk beschuldigen van gebrek aan inzet of stellen dat zij te weinig openstaan voor flexibiliteit. Daarbij komt nog dat ook het opnemen van gewoon verlof in het gedrang komt. Het is duidelijk dat zulk een situatie op het sociaal leven doorweegt. Daarenboven maken het werken in ploegen, het vele weekendwerk en de onmogelijk vroege werkuren alles nog een stuk zwaarder.

Via de media en bij monde van de heer Schouppe hebben wij kunnen vernemen dat gedacht wordt aan verschuivingen bij het personeel dat nu nog bij het goederenverkeer wordt ingezet. Wij weten dat het hier vooral gaat om machinisten en onderstationschefs, uitgerekend een categorie die een vrij lange scholing moet volgen en een specifieke opleiding behoeft. Indien het de bedoeling is om baanmachinisten om te scholen, dan stel ik mij de vraag in hoeverre daar momenteel geen tekort aan bestaat en waarom men dan jarenlang moeite heeft gedaan om baanmachinisten te vormen. Volgens mij ligt de enige oplossing in bijkomende aanwervingen en dan nog liefst zo vlug mogelijk. Aan deze oplossing werd trouwens ook de voorrang gegeven om het tekort aan treinwachters weg te werken. Nu blijkt dat deze uitweg niet ter sprake komt en dat wij andere maatregelen mogen verwachten. Ik had graag vernomen hoe dit probleem zal worden aangepakt.

11.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, vooreerst benadrukt de NMBS dat geen enkel personeelslid meer dan zestig dagen compensatieverlof te goed heeft. Compensatieverlofdagen zijn naast de rustdagen – in principe jaarlijks 65 – de vrije dagen die worden toegekend om tot een gemiddelde arbeidsduur van 38 uur per week te komen. In principe gaat het jaarlijks om 65 dagen. Vermoedelijk wordt hier echter met compensatieverlof de cumul bedoeld van alle vrije dagen, vakantiedagen, rustdagen, compensatieverlofdagen, kredietdagen en verlofdagen. De aangevraagde dagen worden alleen geweigerd wanneer de

11.01 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): Le nombre d'heures supplémentaires effectuées par le personnel des chemins de fer dépasse l'entendement. La flexibilité seule ne permet pas de tout résoudre. La possibilité de prendre les jours de congé est également menacée. Les heures supplémentaires sont essentiellement dues à la pénurie de machinistes de sorte qu'il semble indispensable de procéder à des recrutements supplémentaires. Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre?

11.02 Isabelle Durant, ministre: Aucun membre du personnel compte plus de soixante jours de congé de compensation. Sans doute prend-on en considération d'autres types de congé ou de jours de crédit. Les jours de congé de compensation ne sont refusés que pour des raisons de service. Le problème se pose dans les

toekenning ervan om dienstredenen niet mogelijk is. Nu blijkt dat het louter om personeelsleden gaat die tewerkgesteld zijn in een onregelmatige arbeidscyclus, in functie van een continue dienstverlening. Om dergelijke posten te betrekken, is een specifieke kennis en opleiding vereist. Door een gebrek aan beheersvisie of vooruitzichten van de behoeften, kent de NMBS sinds enkele jaren een moeilijke situatie bij sommige personeelscategorieën. Er werden uitzonderlijke inspanningen gedaan voor het aanwerven van nieuw personeel, totnogtoe zonder veel resultaat. Het vraagt enige tijd om het nieuw aangeworven personeel ook effectief in te zetten. Dit probleem is eerder van tijdelijke aard en zal zichzelf oplossen na de aanvulling van de effectieven. Daardoor zal de achterstand aan vrije dagen, die in sommige zetels wordt vastgesteld, kunnen worden weggewerkt.

11.03 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, de feiten zijn gekend. Ik kan alleen zeggen dat de heer Schouppe heeft gezegd dat er geen ruimte is voor bijkomend personeel, in dit dossier de enig mogelijke oplossing.

départements où le service est continu. Il faut un peu de temps pour intégrer les nouveaux collaborateurs qui ont enfin été recrutés après des années carence.

11.03 John Spinnewyn (VLAAMS BLOK): La seule véritable solution réside dans le recrutement de personnel supplémentaire, ce qui ne semble pas relever du domaine du possible.

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

11.04 De voorzitter: Collega's, normaal komt nu een reeks vragen van de heer Ansoms aan bod. De heer Ansoms is echter weerhouden in de commissie voor de Binnenlandse Zaken. Hij heeft gevraagd zijn vragen te laten voorgaan door die van andere collega's. Bovendien zou hij een afspraak hebben gemaakt met de heren Van Campenhout en Sevenhans over een interpellatie. Beide heren zouden op hem willen wachten met hun interpellatie over de IJzeren Rijn. Ik neem aan dat dit juist is en ik zou met de twee laatstgenoemden willen afspreken dat, wanneer de heer Ansoms terug is, wij voorrang geven aan de interpellatie over de IJzeren Rijn, en daarna de vragen van de heer Ansoms aan bod laten komen. Thans gaan wij voort met de agenda.

12 Vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de signalisatie van voorzieningen langs de autosnelwegen voor personen met een handicap" (nr. 5969)

12 Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la signalisation des équipements destinés aux personnes handicapées le long des autoroutes" (n° 5969)

12.01 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in een aantal ons omringende landen wordt een specifiek pictogram gebruikt voor borden die verwijzen naar de diverse voorzieningen langs de autowegen. Het bedoelde symbool verwijst naar de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, zodat zij niet voor verrassingen staan wanneer het toilet of de horecazaak niet toegankelijk zijn. Het bedoelde symbool is identiek aan hetgeen reeds wordt gebruikt om parkeerplaatsen voor personen met een handicap aan te duiden.

Kan de minister maatregelen nemen om dat symbool op te nemen in de lijst van erkende pictogrammen voor wegsignalisatie, zodat de wegbeheerders over de wettelijke mogelijkheid beschikken om die

12.01 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): La ministre pourrait-elle prendre des mesures pour que le symbole utilisé pour indiquer les emplacements de parking réservés à des personnes handicapées soit repris dans la liste des pictogrammes utilisés pour la signalisation routière? Cela permettrait aux gestionnaires des voiries d'utiliser ce symbole sur les panneaux indiquant les infrastructures disponibles le long

specifieke signalisatie op de borden aan te brengen?

des autoroutes, comme cela se fait déjà dans certains pays voisins.

12.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord zal heel kort zijn. Vanuit het verkeersreglement is er geen enkel bezwaar tegen het gebruik van het internationaal erkende symbool voor personen met een handicap, het onderbord voor parkeerplaatsen die zijn voorbehouden voor personen met een handicap. Dit pictogram, wit op blauw, kan door de wegbeheerders worden aangebracht op de aanwijzingsborden die verwijzen naar de voorzieningen langs de autosnelwegen. Er is dus geen probleem, het bord kan worden gebruikt door de wegbeheerders.

12.02 **Isabelle Durant**, ministre: La réglementation routière n'interdit pas l'apposition de ce pictogramme. Les gestionnaires des voiries peuvent déjà l'utiliser.

12.03 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Dank u, mevrouw de minister. Ik ben terzake geen deskundige, maar men heeft mij gezegd dat het symbool moet worden opgenomen in de lijst van wegsignalisaties. Nu mag het alleen worden aangebracht op parkeeraanduidingen. Het bestaat in se niet als wegsignalisatie en moet dus als dusdanig worden gepromoot.

12.03 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Je me suis laissé dire qu'il fallait d'abord que ce symbole soit repris dans la liste des signaux routiers.

12.04 Minister **Isabelle Durant**: Volgens het koninklijk besluit met betrekking tot het verkeersreglement, artikel 70,2,1,1c, mag dit symbool door de wegbeheerders worden gebruikt op de borden langs de autosnelwegen.

12.04 **Isabelle Durant**, ministre: Conformément à l'article 70,2,1.1.c du code de la route, le symbole peut être utilisé pour la signalisation routière.

12.05 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Is het dan de taak van de minister van Verkeer of van de wegbeheerders die signalisatie te promoten en toe te passen? Momenteel wordt die in België immers absoluut niet toegepast. Langs de administratieve weg duurt het meestal vrij lang, terwijl 2003 het internationaal jaar van de gehandicapten wordt. Het zou toch op tijd moeten worden gerealiseerd.

12.05 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Cela relève-t-il de votre compétence ou de celle des gestionnaires des voiries de promouvoir cette signalisation?

12.06 Minister **Isabelle Durant**: Op politiek vlak kan ik dat steunen, maar de wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de signalisatie langs de wegen. Indien mogelijk moeten zij de signalisatie toepassen. Het is immers beter dat alle personen met een beperkte mobiliteit die zich met de auto verplaatsen, weten welke plaatsen voor hen toegankelijk zijn. Het zijn echter de wegbeheerders die het symbool op de borden kunnen gebruiken.

12.06 **Isabelle Durant**, ministre: Ils sont responsables de la signalisation le long des routes dont ils ont la charge.

12.07 **Anne-Mie Descheemaeker** (AGALEV-ECOLO): Dank u, mevrouw de minister, ik zal mij wenden tot de betrokkenen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Interpellatie van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het koninklijk besluit van 20 juli 2001 tot invoering van een verplichte reflecterende nummerplaat" (nr. 1054)**

13 **Interpellation de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'arrêté royal du 20 juillet 2001 instaurant un plaque d'immatriculation réfléchissante obligatoire" (n° 1054)**

13.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over deze problematiek werd tijdens de

13.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Au cours du débat budgétaire, des

begrotingsbesprekingen met verschillende collega's en uzelf gediscussieerd. Wij hebben u toen gevraagd – de heer Schalck is daar ook nog tussengekomen – of u niet wilde nadenken over de intrekking van een deel van koninklijk besluit inzake de verplichte reflecterende nummerplaat aan de voorzijde van de wagen vanaf 1 januari 2002. U hebt toen toegegeven dat over de nieuwe maatregel, die toch al in augustus 2001 werd gepubliceerd, slecht was gecommuniceerd. Ik vernam intussen ook dat op de Ministerraad van deze maand werd beslist om een informatiecampagne terzake te starten. U hebt ook gezegd dat de actie niet tijdig van start is gegaan waardoor te weinig tijd ter beschikking is om op een periode van een half jaar 4,5 miljoen wagens van een nieuwe reflecterende plaat te voorzien.

In dezelfde periode heeft de heer Van Parys de minister van Justitie hierover ondervraagd. Hij heeft gezegd dat u, weliswaar pas op 23 november, een brief aan hem hebt geschreven om aan het college van procureurs-generaal te vragen ervoor te zorgen dat de parketten aan de politiediensten de instructie zouden geven om tijdens de eerste zes maanden geen proces-verbaal terzake op te stellen en de bevolking alleen een waarschuwing te geven.

Wij hebben toen ook gesproken over de termijn waarin de nieuwe Europese kentekenplaten zullen worden ingevoerd. Dat zou normaal gezien dit jaar gebeuren, maar dat wordt nu waarschijnlijk naar medio 2003 verplaatst. Voorts is intussen gebleken dat iedereen, ook de verkeersdeskundigen behalve uzelf, zeggen dat de maatregel volstrekt overbodig is omdat niet op concrete wijze kan worden aangetoond dat die reflecterende nummerplaat aan de voorzijde van de wagen een bijdrage aan de verkeersveiligheid zou kunnen leveren.

Zeker is wel dat op korte termijn 4,5 miljoen niet-reflecterende nummerplaten op de afvalberg zullen belanden. Bovendien leidt dit tot een zinloze uitgave van ongeveer 2 miljard frank door de belastingbetalers om zich een nieuwe nummerplaat aan te schaffen.

De kers op de taart kwam er tijdens de feestdagen. Een collega van de SP.A diende een wetsvoorstel in om het koninklijk besluit terzake te wijzigen. Dat zal morgen in overweging worden genomen. Mijns inziens moet deze procedure niet worden afgewerkt. Mevrouw de minister, daarom ondervraag ik u hierover zodat alle partijen zich hierover kunnen uitspreken.

Mevrouw de minister, bent u ervan overtuigd dat de regeringspartijen nog als een man achter de invoering van deze zinloze maatregel staan? Zo ja, wat zijn daarvoor de redenen? Zo neen, bent u bereid om zelf het initiatief tot wijziging of schrapping te nemen van dit kleine zinnetje in een uitgebreid koninklijk besluit? Wanneer zal dat dan gebeuren? Kunt u dit met terugwerkende kracht verzekeren?

Kan u ons de terugwerkende kracht hiervan verzekeren, mevrouw de minister? Immers, voor zover ik het kon nagaan, liet niemand van de aanwezige leden en evenmin van andere personen die ik daarover aansprak, zijn nummerplaat veranderen. Het zou slechts een uitstel van executie zijn, mocht u thans niet willen ingaan op de gestelde vraag.

Ten slotte ben ik ervan overtuigd dat er heel wat meer zinvolle

membres de plusieurs partis ont réclamé instamment l'abrogation des dispositions de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 imposant l'apposition d'une plaque d'immatriculation réfléchissante à l'avant du véhicule. La ministre a admis que la population avait été mal informée de cette mesure et que le nombre de plaques disponibles était insuffisant. Le 23 novembre 2001, la ministre a envoyé un courrier au ministre de la Justice demandant aux parquets de ne pas dresser de procès verbaux au cours des six premiers mois. En 2002, la fabrication des nouvelles plaques européennes, qui seront instaurées pour les voitures à partir de mi-2003, va commencer. Tout le monde, sauf la ministre, s'accorde à penser que la mesure de l'arrêté royal est superflue; aucun effet positif sur la sécurité routière n'a pu être démontré. Les seuls effets certains sont une montagne de 4,5 millions de plaques désormais inutilisables et un coût total de pratiquement deux milliards de francs.

Il y a peu, un député du SP.A annonçait lui aussi le dépôt d'une proposition de loi visant à abroger la mesure de la ministre. Cette proposition devrait être prise en considération dès demain.

Le gouvernement soutient-il toujours d'une seule voix cette mesure dénuée de sens? Dans l'affirmative, pourquoi? Dans la négative, quel serait le calendrier pour une modification ou une abrogation de la mesure? Il existe certainement des mesures plus sensées pour promouvoir la sécurité routière.

voorstellen kunnen worden bedacht ten voordele van de verkeersveiligheid.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik ben het niet eens met het standpunt van mevrouw Brepoels. Het is geenszins mijn bedoeling om de aangekondigde maatregelen te wijzigen en wel om de volgende redenen.

Het hoofddoel van het koninklijk besluit inzake de inschrijving van voertuigen betreft de identificatie van het voertuig en van de houder van de nummerplaat. Artikel 6, paragraaf 2 van het besluit somt negentien doeleinden op waarvoor de persoonsgegevens van het repertorium mogen worden verwerkt.

De eerste en belangrijkste reden in de lijn van verkeersveiligheid, is de strafrechtelijke opsporing en vervolging van misdaden, wanbedrijven en overtredingen. Hiervoor is de leesbaarheid, zowel van de officiële nummerplaat afgeleverd door de DIV, als van alle reproducties, in alle omstandigheden van essentieel belang. Volgens de politiediensten kan dit een hulp zijn zowel in het kader van bemande of onbemande vaststellingen van verkeersovertredingen als voor eventuele getuigenwaarnemingen, bijvoorbeeld bij een verkeersongeval met vluchtmisdrijf.

Teneinde de leesbaarheid van de kentekenplaat te waarborgen en te verhogen, houdt het koninklijk besluit in de artikelen 29 tot 31, naast het verplicht retroflecteren van de achtergrond van de reproducties, ook nog een aantal voorschriften: het boren van een gaatje in de kentekenplaat of in de reproductie ervan mag geen aanleiding geven tot verwarring met betrekking tot de inhoud van het opschrift; de kentekenplaat en de reproductie mogen in geen geval worden bedekt en er wordt bepaald waar de kentekenplaat en de reproductie op het voertuig moeten worden aangebracht. Tot hier het aspect van de leesbaarheid van de kentekenplaat.

Een volgend aspect is de zichtbaarheid van het voertuig. Het is aangewezen de zichtbaarheid en de herkenbaarheid van weggebruikers te verbeteren. Ook al zijn zij reeds verlicht, toch moeten voetgangers, fietsers, bromfietzers, motorfietzers en vrachtwagens worden aangezet tot het gebruik van retroflecterend materiaal. De zachte weggebruiker kan dit op de kledij of op het voertuig – bijvoorbeeld op de pedalen en op de wielen van een fiets – aanbrengen. Dit komt de zichtbaarheid ten goede.

De retroflectie van de reproductie vooraan op het voertuig, draagt in bepaalde omstandigheden bij tot het beter herkennen van het vervoermiddel, bijvoorbeeld bij een defect voorlicht of wanneer een voertuig is gestationeerd zonder het parkeerlicht te gebruiken of op een onvoldoende verlichte plaats.

De voorlichting, sensibilisatie en informatie van de bevolking verloopt op verschillende manieren. Eerst en vooral werden bij het verschijnen van het koninklijk besluit in het begin van de maand augustus van vorig jaar via de pers algemene berichten verspreid. Om de doelgroepen op de hoogte te brengen van de inhoud van het koninklijk besluit, werd ook samengewerkt met een aantal maatschappijen zoals FEBIAC, Federauto, Fecarbel, VTB/VAB, Touring Wegenhulp en KACB.

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je ne suis pas de votre avis et je n'ai pas l'intention de modifier quoi que ce soit. La sécurité est la motivation principale de cet arrêté royal. Six aspects essentiels y sont liés. Le premier aspect concerne la lisibilité des plaques réfléchissantes qui peut faciliter la recherche et la poursuite de crimes, délits et infractions. En cas de délit de fuite, elles peuvent être d'un précieux secours. La visibilité du numéro d'immatriculation joue ici un rôle crucial. L'article 29-31 stipule également que l'inscription doit être clairement visible et ne peut être entravée.

Un aspect supplémentaire est la visibilité du véhicule. Il sera conseillé à d'autres usagers également d'être équipés d'éléments rétro réfléchissants pour accroître la sécurité. Certaines mesures seront même obligatoires, telles que la présence de réflecteurs sur les pédales des vélos.

La population est informée et sensibilisée de différentes façons: par le biais de la presse, d'émissions télévisées et de messages plus personnalisés. La DIV disposera également d'un stand au salon de l'auto où l'on pourra obtenir des plaques minéralogiques.

De nombreux conducteurs se sont donc déjà mis en règle. Après l'introduction de la nouvelle plaque minéralogique européenne à l'avant du véhicule, la plaque minéralogique belge pourra être conservée. Les plaques minéralogiques à l'avant du véhicule peuvent être d'une couleur autre que les plaques arrière.

Daarnaast is er ook de meer individuele communicatie. Elke bestuurder van een voertuig dat vanaf 2 januari 2002 ter keuring in een keuringsstation wordt aangeboden en waarvan de reproductie niet aan de regel voldoet, zal daarop gewezen worden via een bericht op het afgeleverde keuringsbewijs. Elke postzending van de DIV zal aan de verplichting herinneren. Ook aan de loketten en via de antenne zullen bestuurders de inlichting ontvangen. U weet dat het Autosalon over tien dagen van start gaat. In België is dat een groot evenement. De DIV zal een stand hebben in het Autosalon om deze informatie over te brengen. Iedereen zal trouwens op die stand van de DIV een nummerplaat kunnen aanvragen. Het is een première dat op een autosalon een publieke dienst een nummerplaat aan de mensen kan aanbieden.

Ik meen dat heel wat inspanningen werden geleverd om de maatregel algemeen kenbaar te maken. Ik stel vast dat vele automobilisten reeds op de maatregel zijn ingegaan en rijden met een reproductie, die vaak leesbaarder is dan de officiële kentekenplaat. De reproductie is immers van Europees formaat. De nummerplaat vooraan de auto kan men blijven gebruiken na de invoering van de Europese nummerplaat. Dat zal gebeuren in 2004 of 2005, afhankelijk van de budgettaire beschikbare middelen. Op Europees vlak is het geen verplichting. Het is een aanbeveling. De nummerplaat achteraan zal worden ingevoerd in 2004 of 2005 en misschien volgens de IMAT-richtlijnen. Dat betekent dat wie binnen de gegeven termijn een nummerplaat vooraan heeft gekocht die nummerplaat kan houden.

De nummerplaat vooraan en achteraan kan verschillend zijn, zelfs in landen die reeds een Europese nummerplaat hebben geïntroduceerd. Dat is het geval in andere Europese landen.

Les gens qui auront changé leur plaque pour une plaque réfléchissante dans les délais voulus, ne devront donc pas la changer une nouvelle fois lorsque l'on introduira de façon progressive les plaques européennes pour l'arrière. Une différence de forme entre la plaque avant et la plaque arrière est autorisée. La seule différence possible sera une différence de couleur. A l'heure actuelle, nous n'avons pas encore décidé si nos plaques européennes seraient noir sur blanc ou rouge sur blanc. Mais de toute façon, il y aura trois chiffres, trois lettres. Il n'y a pas encore de décision officielle à ce sujet. Si on devait changer et opter pour le noir sur blanc pour la plaque arrière, cela n'empêche pas d'avoir à l'avant une plaque rouge sur blanc. C'est d'ailleurs le cas dans d'autres pays européens qui ont déjà adopté la plaque européenne et qui n'obligent pas à avoir strictement la même plaque à l'avant et à l'arrière. Autrement dit, l'investissement que les gens vont devoir maintenant consentir ne sera pas perdu.

Enfin, même si je ne suis pas naïve au point de croire que les plaques réfléchissantes régleront tous les problèmes de sécurité routière, j'estime qu'elles peuvent y contribuer. Et je ne veux négliger aucun élément pouvant contribuer à l'amélioration de la visibilité en matière de sécurité routière. Je pense que cet élément constitue une bonne chose. Mais j'ai voulu, en reportant la date de verbalisation, permettre aux gens qui n'ont pas été prévenus suffisamment à temps parce que l'arrêté est paru au mois d'août, de répondre à l'obligation dans les délais fixés et de ne pas être pris par surprise. J'ai d'ailleurs déjà parlé

Automobilisten die een reflecterende nummerplaat hebben gekocht, zullen die niet moeten vervangen door de Europese nummerplaat die achteraan de wagen zal moeten worden aangebracht. Het is nog niet uitgemaakt welke kleur, zwarte kentekens op witte achtergrond of rode kentekens op witte achtergrond, die achteraan te plaatsen Europese nummerplaat zal hebben. Zij zou dus kunnen verschillen van kleur van de nummerplaat vooraan. In sommige landen zullen de automobilisten trouwens niet verplicht zijn om hun wagen zowel vooraan als achteraan van identieke nummerplaten te voorzien.

Ik wil geen enkel element dat de verkeersveiligheid ten goede komt onbenut laten. Ik heb de automobilisten gewoon de tijd

de la campagne d'information qui sera faite par différents canaux, y compris à l'occasion du salon de l'auto qui, comme vous le savez, accueille énormément de visiteurs et fait l'objet d'une grande publicité durant les quinze jours de son fonctionnement. Le stand de la DIV au salon assurera une bonne information de tous les automobilistes.

willen geven om zich in regel te stellen. Om die reden heb ik gevraagd het tijdstip van een eventuele bekeuring met 6 maanden uit te stellen. Nogmaals, ik reken op het Autosalon om aan de nieuwe reglementering de grootst mogelijke bekendheid te geven.

13.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik heb uit het antwoord van de minister begrepen dat zij strikt vasthoudt aan de maatregel zoals die in het koninklijk besluit staat. Ik heb haar niets horen zeggen over haar regeringspartners.

13.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre s'en tient strictement à sa mesure. Qu'en pensent les autres membres du gouvernement?

Mevrouw de minister, u zegt dat de regering nog altijd als een man, of als een vrouw, achter deze maatregel staat.

13.04 Minister Isabelle Durant: Mevrouw Brepoels, niemand van de regering heeft mij gezegd dat er een probleem was. De kwestie is beslist in de Ministerraad en niemand had bezwaar.

13.04 Isabelle Durant, ministre: Personne n'a fait d'observation au Conseil des ministres.

13.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, het is belangrijk te weten – nu we heel binnenkort wellicht het wetsvoorstel van collega Peeters bespreken – of het standpunt van de regering intussen nog kan veranderen. Blijkbaar houdt de regering echter nog steeds hetzelfde standpunt aan en is er geen enkele meerderheidspartij die aan de minister gezegd heeft dat zij een wijziging wil. Dat is mijn eerste vaststelling.

13.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Nous verrons si le gouvernement change d'attitude pendant la discussion de la proposition de loi Peeters.

Mevrouw de minister, een tweede vaststelling is dat u de verkeersveiligheid niet meer als motivatie vernoemt. Bij het eind van uw betoog hebt u wel even gezegd dat u beseft dat het geen enorm belangrijke maatregel is voor de verkeersveiligheid. U hebt het gehad over de leesbaarheid van de nummerplaten en over de zichtbaarheid van het voertuig. Dat is natuurlijk allemaal heel belangrijk, maar toch denk ik dat wanneer verkeersovertredingen worden vastgesteld door camera's – voor zover ze werken – en wanneer getuigenwaarnemingen belangrijk zijn bij vluchtmisdrijven, het altijd gaat over de nummerplaat achteraan. In alle gevallen die u hebt opgesomd en die in het koninklijk besluit vermeld zijn, gaat het eigenlijk om de nummerplaat achteraan.

La sécurité routière n'est manifestement pas l'argument le plus important en faveur de la mesure.

La plaque minéralogique européenne sera donc instaurée plus tard que prévu.

La ministre écologiste n'a pas dit un mot de la montagne de plaques inutiles qui va ainsi se constituer ni des coûts de cette opération.

De discussie hier gaat echter over de lineaire maatregel om een reflecterende nummerplaat vooraan te verplichten. Ik heb niets meer gehoord over verkeersveiligheid als argument daarvoor.

Mevrouw de minister, een derde vaststelling is dat u uw planning voor de invoering van de Europese nummerplaat steeds naar een latere datum verschuift. Die invoering zou voor 2004 of 2005 zijn, omdat het over een geleidelijke invoering gaat. In uw beleidsnota sprak u nog over 2002, dus over dit jaar. Tijdens een vorige bespreking hebt u gezegd dat het wellicht midden 2003 zou worden, en nu hebt u het al over 2004 of 2005. Ik kan me niet voorstellen dat de automobilisten intussen met totaal verschillende modellen, wat kleur en grootte betreft, aan de voor- en achterzijde van hun wagen zullen moeten rondrijden. Ik wist wel al dat we in een gek land leven, en dat we hier vaak met circussen geconfronteerd worden, maar ik vrees dat het op

de weg straks pas echt een circus wordt.

Mevrouw de minister, ten slotte stel ik vast dat u, als groene minister, niets verteld hebt over de afvalberg die u creëert doordat 4,5 miljoen nummerplaten die op zes maanden tijd vervangen moeten worden. Dat is toch ongelooflijk? Het gaat hier om een echte afvalberg, maar daar zegt u niets over. Ook over het geld heb ik u niets horen zeggen. U zegt dat het om een retributie gaat, maar ik stel vast dat de overheid met de ene hand terugneemt wat ze met de andere hand geeft. Dat is vergelijkbaar met wat nu op het Vlaamse niveau gebeurt, waar minister Stevaert energiecheques ter waarde van 25 euro wil geven – een voorstel van de groenen. Misschien zou u beter ook aan de mensen een cheque geven om zich een nieuwe nummerplaat aan te schaffen.

Het beleid en de communicatie van de regering zijn niet consequent. Er is een diepe kloof tussen haar woorden en haar daden.

13.06 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, la comparaison avancée avec les déchets ne fait pas le poids.

Le choix de commencer à introduire les plaques européennes arrière en 2002 a été fait dans un souci de bonne gestion: les remorques des véhicules seront les premières visées. Je n'ai pas voulu aller plus vite dans un souci de bonne gestion. Puisque le marché était conclu, on a décidé de le mettre en œuvre pour les plaques européennes qui sont un peu plus larges. C'est le cas pour les remorques en 2002 et ce sera progressivement le cas pour les autres véhicules au cours des années suivantes. On ira plus ou moins vite selon l'importance du budget. Vous savez comme moi que l'exercice budgétaire actuel n'est pas facile à réaliser et je ne suis pas certaine que les citoyens considèrent que la plaque européenne soit la première des priorités au niveau des charges de l'Etat. Tout cela sera donc progressif.

Pour le reste, je rappelle que les plaques européennes comportent 3 lettres et 3 chiffres. C'est déjà le cas en Belgique depuis longtemps. La seule différence est la largeur de la plaque, le sigle européen, le sigle du pays et la possibilité d'y introduire une puce comportant des informations utiles. Cela vaut donc la peine de réfléchir à ce qu'on veut faire chez nous. Nous devons décider de la couleur des plaques: noir sur blanc ou rouge sur blanc. On pourrait garder rouge sur blanc puisque ce sont déjà nos couleurs, même si d'autres pays européens ont déjà fait le choix inverse. On verra bien.

13.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, dat zal in België nog niet zo snel worden ingevoerd.

13.08 Isabelle Durant, ministre: Mais soyez rassurée.

Ceux qui équiperont leur véhicule d'une nouvelle plaque avant, ils pourront conserver celle-ci dans le cadre de l'introduction progressive de la nouvelle plaque arrière. Je pense donc que nous pouvons poursuivre dans cette voie, moyennant une bonne information de nos citoyens dans les mois qui viennent afin qu'ils ne soient pas pris au dépourvu en juillet ou septembre 2002.

13.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de vice-eerste minister had het in haar antwoord over de Europese

13.06 Minister Isabelle Durant: Uw vergelijking met de afvalstoffen gaat niet op. De maatregel inzake de achteraan te plaatsen Europese nummerplaten gaat werkelijk uit van een bekommernis voor een goed bestuur. De DIV heeft de bestelling van dergelijke nummerplaten trouwens reeds geplaatst. De zaken zullen geleidelijk hun beslag krijgen. De Europese nummerplaten zullen nog steeds uit 3 letters en 3 cijfers bestaan, maar ze zullen breder zijn en ook het land en de Europese logo vermelden. Zij laten tevens de mogelijkheid om er een elektronische *chip* aan toe te voegen. Over de kleur zal te gelegener tijd een beslissing worden genomen. De nummerplaat vooraan zal worden behouden terwijl de nummerplaat achteraan geleidelijk zal worden vervangen.

13.09 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre cherche à me

nummerplaten, maar daarover ging mijn vraag niet. Ik heb begrepen dat ze de maatregel niet wil wijzigen omdat ze hem zinvol vindt.

convaincre de la nécessité de mesures en rapport avec les plaques d'immatriculation européennes. Elle n'en vient cependant pas au fond de ma question. J'en conclus qu'elle ne souhaite pas changer quoi que ce soit à la mesure.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Frieda Brepoels en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Frieda Brepoels
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering de onmiddellijke schrapping van het onderdeel in het betrokken koninklijk besluit dat de reflecterende nummerplaat verplicht invoert vanaf 1 januari 2002 en dit met terugwerkende kracht."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Frieda Brepoels et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Frieda Brepoels
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement la suppression sans délai, avec effet rétroactif, des dispositions de l'arrêté royal concerné qui instaurent l'obligation d'apposer une plaque d'immatriculation réfléchissante à partir du 1 janvier 2002."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren François Bellot, Jean Depreter en Daan Schalck.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. François Bellot, Jean Depreter et Daan Schalck.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een aantal treinen" (nr. 6007)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schrapping van een aantal treinen" (nr. 6049)

14 Questions jointes de

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certains trains" (n° 6007)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression d'un certain nombre de trains" (n° 6049)

14.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik heb vastgesteld dat deze vraag onder twee nummers op de agenda stond.

14.01 Daan Schalck (SP.A): J'ai constaté que la même question était inscrite à l'ordre du jour sous deux numéros différents.

Mijnheer de voorzitter, blijkbaar heeft de raad van bestuur van NMBS op 21 december 2001 beslist een aantal treinen met een te lage bezetting te schrappen. Het gaat hierbij niet om de sluiting van stations, maar wel om een vermindering van de frequentie op een aantal lijnen en de schrapping van een aantal piekurtreinen. De SP.A heeft een wetsvoorstel ingediend over de basismobiliteit per spoor. Hopelijk worden niet alleen lijnen en stations afgeschaft, maar komen

Le 21 décembre 2001, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de supprimer un certain nombre de trains dont le taux d'occupation est trop faible tant

er ook lijnen, stations en frequenties bij.

Ik heb dan ook enkele concrete vragen over de beslissing van de NMBS. Hoeveel treinen worden eigenlijk geschrapt door de beslissing van 21 december? Werden bij deze beslissing strikte criteria gehanteerd? Zo ja, werden deze criteria overal toegepast? Om welke criteria ging het dan? Mochten geen strikte criteria zijn gebruikt, waarop heeft de raad van bestuur zich dan gebaseerd om deze lijnen af te schaffen?

Uit de persberichten heb ik vernomen dat de vice-eerste minister kritische bedenkingen heeft geuit over de afschaffing van treinen en lijnen. Werden zij of iemand van haar kabinet op een of andere wijze betrokken bij de voorafgaande besprekingen over deze beslissing?

14.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, dit plan werd voorbereid in het tweede bijvoegsel van het beheerscontract. Het gaat dus om een tussentijds rapport van deze werkgroep. Het kabinet, de NMBS en de gebruikers gaan samen na op hoe een beter transportplan kan worden gecreëerd.

Er werd nog niets beslist, maar er zijn wel een aantal voorstellen die niet door de raad van bestuur van de NMBS werden gedaan. De raad van bestuur had wel beslist de dienstverlening te verhogen.

Je vous donnerai le document si vous voulez. Le nouveau train P à 200 km sur Bruxelles-Liège; le doublement de la fréquence toute la journée sur Hasselt-Mol; l'amélioration du service Charleroi-Couvin et la réouverture de 7 à 11 points d'arrêt le week-end, le nombre restant à préciser. Ce sont les éléments qui ont déjà été décidés dans le cadre d'une partie des propositions de ce rapport mais, par contre, le reste n'a pas encore été décidé.

Effectivement, ce qui est possible mais qui n'est pas décidé, c'est de supprimer certains trains à certains moments sur des lignes très peu fréquentées pour les replacer dans le cadre de lignes très fréquentées où les gens n'ont pas de place assise aux heures de pointe. Ce n'est qu'une hypothèse pour le moment. La seule décision prise par le conseil d'administration vise à améliorer de quelques minutes un certain nombre de liaisons mais pas encore d'identifier précisément quelle serait la diminution. Diminution qui ne pourrait pas toucher à l'offre globale mais opérerait éventuellement un transfert des lignes très peu fréquentées, même si, j'en conviens, ce pourrait être très ennuyeux pour ceux qui fréquentent ces lignes, même s'ils sont peu nombreux. C'est aussi dans un souci de bonne gestion. Cela ne représenterait, si cela était décidé, qu'un très petit pourcentage de l'offre totale: 0,6%.

Pour le moment, c'est un rapport intermédiaire auquel j'ai été associée, à ma demande, justement pour bien comprendre les contraintes. Il a été déposé au conseil d'administration et les seules décisions qui ont été prises sont plutôt "positives" puisqu'elles visent à améliorer le temps de parcours d'un certain nombre de grandes

pendant les heures de pointe que pendant les heures creuses.

Combien de trains cette mesure concernerait-elle? S'est-on référé à des critères stricts? Dans l'affirmative, lesquels? Ou s'est-on basé sur d'autres éléments? La ministre ne serait pas favorable à cette suppression. En a-t-elle été informée préalablement?

14.02 **Isabelle Durant**, ministre: Ce plan a été conçu dans le cadre du deuxième avenant au contrat de gestion. Un groupe de travail, réunissant des représentants de la SNCB, du cabinet et des usagers, essaie d'améliorer les propositions. Une série de propositions ont été faites mais aucune décision concrète n'a encore été prise. Le conseil d'administration s'est prononcé en faveur d'un renforcement du service.

In navolging van de in dit rapport gedane voorstellen, werden al een aantal verbeteringen verwezenlijkt. De hypothese om op bepaalde uren bepaalde treinen op lijnen met een lage bezettingsgraad af te schaffen ten voordele van lijnen met een heel hoge bezettingsgraad is ingegeven door een streven naar goed bestuur. De maatregel zou het totale treinaanbod maar met 0,6% doen verminderen.

Ik benadruk dat het een tussentijds rapport betreft dat tot nu toe slechts tot verbeteringen op bepaalde lijnen leidde.

lignes.

14.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, indien ik het goed begrijp, heeft ook de raad van bestuur geen enkele beslissing genomen. Ik denk dat de berichtgeving daarover op zijn minst een beetje misleidend was; of misschien heb ik ze verkeerd gelezen.

Ik begrijp dat men soms plannen moet maken: indien men iets wil verbeteren, moet men altijd bereid zijn iets in vraag te stellen, hoe moeilijk dat ook is. Ik hoop echter dat zowel de NMBS als uzelf aandacht hebben voor de criteria die daarvoor worden gebruikt en dat het niet, zoals vaak in het verleden, willekeurig gebeurt. Indien het reizigersaantal en de bereikbaarheid als criteria worden gehanteerd, moeten deze overal en in gelijke mate worden gebruikt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geldigheid op de trein van algemene stadsabonnements in Antwerpen en Gent" (nr. 6009)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geldigheid op de trein van algemene stadsabonnements in Antwerpen en Gent" (nr. 5915)

15 Questions jointes de

- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la validité, dans le train, des abonnements généraux urbains à Anvers et à Gand" (n° 6009)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la validité, sur le réseau ferroviaire, des abonnements urbains généraux à Anvers et à Gand" (n° 5915)

15.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ook deze materie kwam reeds even aan bod tijdens de begrotingsbespreking.

Op de gestelde vragen antwoordde mevrouw de minister evenwel dat zij niet op de hoogte was van deze aangelegenheid en dat wij haar onze vragen later opnieuw moesten voorleggen.

Mevrouw de minister, het gaat om een abonnement dat in Antwerpen en Gent geldig is voor alle openbaar vervoer binnen de agglomeratiegrenzen, dus ook voor de treinen.

Hopelijk is het niet waar, maar naar verluidt zouden deze abonnements vanaf 1 juli van dit jaar niet meer gelden voor de treinen van de NMBS. U kon dat destijds zelf nauwelijks geloven, mevrouw de minister, omdat dit het einde zou betekenen van het enige voorbeeld van tariefintegratie dat in België bestaat.

Mevrouw de minister, zal het algemeen abonnement inderdaad niet meer gelden voor de treinen van de NMBS en zo ja, waarom niet? In welke andere steden wordt een gelijkaardige formule toegepast? Verandert er iets aan de gebruiksvoorwaarden en zo ja, wat?

Welke houding neemt de NMBS terzake aan? Overweegt de NMBS maatregelen te nemen om de geldigheid van het abonnement te laten voortbestaan en zo ja, welke?

Tot slot, mevrouw de minister, had ik graag uw standpunt terzake gekend. Welke stappen zult u ondernemen om deze tariefintegratie te

14.03 Daan Schalck (SP.A): Le conseil d'administration n'a donc toujours pas pris de décision. Je forme le vœu qu'à l'avenir, des critères tels que le nombre de voyageurs et l'accessibilité seront appliqués uniformément, tant par la SNCB que par la ministre et que toute forme d'arbitraire sera exclue.

15.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il est autorisé, tant à Anvers qu'à Gand, d'utiliser l'abonnement de type MTB sur toutes les lignes de transport public dans les limites de l'agglomération. Cette possibilité cesserait d'exister pour le train à partir du 1 juillet 2002. C'est la fin d'un cas d'école en matière d'intégration tarifaire.

Cette possibilité va-t-elle effectivement être supprimée? Pourquoi? La formule est-elle encore appliquée dans d'autres villes et va-t-elle être modifiée? Quelle est l'attitude de la SNCB à cet égard? Envisage-t-on des mesures permettant de maintenir cette facilité? Quel est le point de vue de la ministre et est-elle disposée à prendre des mesures pour maintenir ou même étendre l'intégration tarifaire?

behouden en zelfs uit te breiden? In uw beleidsnota schoof u de tariefintegratie immers naar voren als een van de belangrijkste doelstellingen.

15.02 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, om de vraag van mevrouw Brepoels niet te herhalen, zal ik mij beperken tot een paar aanvullende elementen.

Volgens mij is het probleem thans reeds acuut. Op 1 juli 2001 bracht De Lijn voor jongeren onder de 25 jaar de Buzzy Pass op de markt. Nieuw is dat een abonnement voor De Lijn zich niet beperkt tot een bepaalde zone, maar geldt voor het volledig net van De Lijn.

Op 1 juli van dit jaar zal het probleem evenwel groter worden omdat De Lijn alsdan de intentie heeft om alle abonnementen geldig te laten verklaren voor het hele net, in tegenstelling tot wat thans het geval is, vermits de abonnementen gelden binnen een bepaalde agglomeratie.

Op het vlak van de dienstverlening aangeboden door bussen en trams is dit ongetwijfeld een verbetering ten aanzien van wie over een abonnement beschikt.

In de steden waar de trein kon worden genomen met hetzelfde abonnement wordt tegenwoordig een kleine bijdrage betaald door De Lijn aan de NMBS. De reizigers weten dat meestal niet, maar indien mijn informatie juist is, betaalt De Lijn ongeveer 5 Belgische frank per abonnement aan de NMBS voor deze faciliteit.

Technisch gezien geeft de uitbreiding hiervan over heel Vlaanderen misschien problemen. In dat verband denk ik aan de uitbreiding van het treinnet. Ik meen evenwel dat De Lijn in dat verband een aantal voorstellen overmaakte aan de NMBS. In de steden waar het systeem thans bestaat zou men de reizigers eventueel een klein supplement vragen om een stempel op de Buzzy Pass aan te brengen. De NMBS zou hiervoor een vergoeding krijgen.

Mevrouw de minister, zijn de gesprekken in dat verband nog aan de gang en zo ja, evolueren zij in de goede richting?

Mocht toch een eind worden gemaakt aan die faciliteit, wat is daarvoor dan de reden? Is het werkelijk zo belangrijk voor de NMBS om hieruit bijkomende inkomsten te putten? Ik meen immers dat slechts een klein aantal reizigers hiervan gebruik maken.

Tot slot, mevrouw de minister, had ik graag geweten of u overweegt met de NMBS contact op te nemen om de tariefintegratie – hoe beperkt ook – niet terug te schroeven en de faciliteit te behouden.

15.03 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn heeft blijkbaar beslist om in Antwerpen en Gent de algemene stadsabonnementen af te schaffen in het licht van de uitbreiding van de netabonnementen van De Lijn tot alle leeftijdscategorieën op 1 juli 2002. Deze netabonnementen zijn uitsluitend geldig op de voertuigen van De Lijn.

De NMBS heeft geen initiatief genomen en denkt hieruit geen extra inkomsten te putten. De NMBS betreurt dat een initiatief op het vlak van tarieven van De Lijn gepaard gaat met een eenzijdige beslissing

15.02 Daan Schalck (SP.A): Ce problème se pose d'ores et déjà. De Lijn a émis le BUSY-Pass qui est valable sur tout le réseau de De Lijn pour les moins de 25 ans. Dès le 1er juillet, De Lijn étendra la validité de tous ses abonnements à l'ensemble du réseau. Il s'agit d'une amélioration considérable du service.

Aujourd'hui, De Lijn paie environ 5 francs par abonnement à la SNCB. Elle a fait des propositions à la SNCB pour permettre aux voyageurs de circuler également en train moyennant un petit supplément.

Ces négociations se poursuivent-elles? Evoluent-elles dans la bonne direction? La ministre envisage-t-elle de prendre contact avec la SNCB pour éviter la suppression de cette intégration tarifaire?

15.03 Isabelle Durant, ministre: De Lijn a apparemment décidé de supprimer cet abonnement en raison de l'introduction de nouveaux abonnements de réseau à partir du 1^{er} juillet 2002. La SNCB n'escompte pas d'augmentation de recettes, regrette la décision qui a été prise et cherche des solutions pour

tot afschaffing van de algemene stadsabonnementen voor Antwerpen en Gent. De spoorwegmaatschappij zoekt een oplossing om de klanten ongemakken te besparen. Deze mogelijke oplossing moet evenwel met De Lijn worden besproken en moet aan een technische haalbaarheidsanalyse en financiële analyse worden onderworpen.

Indien de plannen inderdaad worden doorgevoerd, gebeurt dit zonder overleg tussen de federale en gewestelijke overheden. Dit zou een inbreuk zijn op artikel 6, §3, bis^{3°} van de bijzondere wet van 8 augustus 1980. Dit artikel stipuleert dat de betrokken regeringen en de federale overheid overleg moeten plegen over de samenwerking tussen de spoorwegmaatschappij en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer. Ik zal de Vlaamse minister dringend de nodige schriftelijke opheldering over deze zaak vragen.

limiter les désagréments pour des voyageurs. Il faudra à cet effet se concerter avec De Lijn et soumettre d'éventuelles mesures à une étude de faisabilité.

S'il était procédé à cette suppression, ce serait en dehors de toute concertation entre les autorités régionales et le pouvoir fédéral. Ce serait aussi en contradiction avec l'article 6, § 3bis, 3° de la loi spéciale du 8 août 1980. Des éclaircissements écrits doivent être obtenus de la part du gouvernement flamand. Je ferai également examiner la légalité de cette mesure.

15.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel vast dat in het verleden meestal omgekeerd werd gewerkt. De NMBS voerde nogal eens wijzigingen van uurregelingen en tarieven door zonder De Lijn en de TEC hierover te verwittigen. Het blijkt ook omgekeerd te gebeuren. Ik hoop dat u daarin ten voordele van de reizigers tussenbeide kunt komen. In de toekomst zal dat natuurlijk allemaal opgelost zijn als uw interministeriële conferentie bijeenkomt. Als de Senaat de wijziging van de wet op de NMBS goedkeurt, zullen wij dat nooit meer meemaken.

Hebt u meer informatie over dergelijke initiatieven in andere steden of geldt dit op dit ogenblik alleen voor Antwerpen en Gent?

15.05 Minister Isabelle Durant: Dat geldt alleen voor Antwerpen en Gent. Ik heb geen informatie over andere steden.

15.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Par le passé, on avait procédé inversement. La SNCB effectuait des modifications sans consulter De Lijn ni les TEC. La conférence interministerielle fera bien évidemment le nécessaire pour qu'il n'y ait pas de résurgence de cette pratique à l'avenir.

La ministre a-t-elle connaissance d'initiatives de ce genre?

15.05 Isabelle Durant, ministre: Non, je ne suis informée que de la situation concernant Gand et Anvers.

15.06 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik hoop dat men een oplossing zal vinden. Men mag technische en financiële argumenten in aanmerking nemen, maar men mag het probleem zeker niet opblazen. Soms lijken kleine problemen onoverkomelijk om niet naar een oplossing te moeten zoeken. Ik hoop dat dit hier niet het geval is.

Ik vind het ook merkwaardig dat de NMBS "betreurt" dat De Lijn tot een gevoelige serviceverbetering van zijn cliënteel heeft beslist. Als men vandaag beperkt is tot de agglomeratie Gent of Antwerpen en men krijgt een uitbreiding van de service om voor ongeveer dezelfde prijs in heel Vlaanderen het openbaar vervoer te mogen gebruiken dan hoop ik dat de NMBS dit soort maatregelen veeleer kan toejuichen zodat meer mensen op die manier gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Al de inspanningen die De Lijn op dat vlak doet, hebben volgens mij al tot resultaten geleid. Als men de stijging van het aantal passagiers bekijkt dat de laatste jaren werd vervoerd, valt er volgens mij weinig te betreuren. Ik hoop dat men de komende maanden geen drogredenen zal vinden om niet naar een oplossing te moeten zoeken, zodat tegen 1 juli 2002 vooralsnog alles in orde kan komen.

15.06 Daan Schalck (SP.A): Il ne faut pas monter ce problème en épingle. Je m'étonne que la SNCB regrette l'amélioration des services de De Lijn. Les efforts déployés par la compagnie flamande se traduisent en effet par une croissance de l'utilisation des transports publics. J'espère que tout sera résolu d'ici au 1^{er} juillet 2002.

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

La question n° 6017 de M. Jean-Pierre Grafé est reportée à une date ultérieure.

15.07 De voorzitter: Als de minister terug is, zullen wij beginnen met het hoofdstuk over de IJzeren Rijn. Ik hoop dat de heer Ansoms hier binnen een tiental minuten zal zijn. Mijnheer Van Campenhout zal het vuur openen, daarin gevolgd door mijnheer Sevenhans. Op dat moment zal mijnheer Ansoms ongetwijfeld zijn aangekomen zodat hij zich kan aansluiten bij deze sprekers.

16 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken van het dossier IJzeren Rijn" (nr. 5981)
- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de passieve houding van de Belgische regering in het IJzeren Rijn dossier" (nr. 1052)
- de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recentelijke ontwikkelingen in het dossier IJzeren Rijn" (nr. 1061)

16 Interpellations et questions jointes de

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'évolution du dossier du Rhin de fer" (n° 5981)
- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la passivité du gouvernement belge dans le dossier du Rhin de fer" (n° 1052)
- M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents développements dans le dossier du Rhin de fer" (n° 1061)

16.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb geprobeerd uw ambitieus verkeersplan te verdedigen bij de heer Duquesne. Ik heb hem gevraagd of hij dit jaar veel meer politie zou willen inzetten om al die controles te doen. Ik kan u al meedelen dat hij verklaard heeft dat terzake dezelfde inspanning zal worden geleverd als vorig jaar. Het ziet er dan ook niet zo goed uit. U zult nog lang en veel moeten discussiëren met uw collega van Binnenlandse Zaken om tot meer politiecontroles te komen.

Wat de IJzeren Rijn betreft, is er de afgelopen weken een en ander geëvolueerd en dan vooral in Nederland. Dit heeft ons ertoe aangezet om enkele vragen te stellen over de stand van zaken in dit dossier. Mevrouw de minister, u herinnert zich dat u met dezelfde overtuiging als uw grote baas, de heer Verhofstadt, zei dat er vóór het einde van 2001 treinen zouden rijden over de IJzeren Rijn. De heer Verhofstadt heeft dit in havenmiddens in Antwerpen gezegd vóór de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2000. Mijnheer Van Campenhout, u zult zich ongetwijfeld herinneren dat heel de fine fleur van de VLD in Antwerpen werd samengeroepen. Voor de haven van Antwerpen en heel de economie van Vlaanderen en België zou dit van enorm groot belang zijn. Mijnheer Van Campenhout kan u al het nodige cijfermateriaal aanbieden om het belang van de realisatie van die IJzeren Rijn aan te tonen.

U zult zich herinneren dat ik een weddenschap durfde aangaan over die streefdatum. Jammer genoeg krijg ik in dit dossier eens te meer gelijk. Ik betreur dit want voor Antwerpen is dit een drama. Nederland heeft alle mogelijke vertragsmanoeuvres uitgevonden om dit dossier niet goed te keuren, ongeacht hun ondertekening van het Memorandum of Understanding.

16.01 Jos Ansoms (CD&V): M. Verhofstadt avait annoncé que des trains circuleraient sur le Rhin de fer avant le 31 décembre 2001. J'aurais dû parier qu'il n'en serait rien. Malheureusement, les faits me donnent une fois de plus raison. Les Pays-Bas se sont livrés à toutes sortes de manœuvres dilatoires et ont gonflé le coût. Mme Durant a commis une erreur capitale en acceptant de s'inscrire dans le scénario du percement d'un tunnel. Si les Pays-Bas peuvent prendre cette décision en tant qu'Etat individuel, ils ne peuvent en revanche pas invoquer de règle européenne en la matière, comme la Commission européenne l'a clairement indiqué dans un courrier en possession de la ministre. Son homologue néerlandais avait caché l'existence de ce document qui a fini par refaire surface. A la Chambre des députés néerlandaise, Mme Netelenbos a purement et simplement déclaré qu'il fallait à tout prix éviter que le tracé historique soit remis en service.

Zij hebben alle mogelijke tracés aan een MER onderworpen om na twee jaar te zeggen dat het historisch tracé het beste is, wat te verwachten was. Nadien hebben zij besloten de kostprijs op te drijven. Zwaaiend met Europese richtlijnen hebben zij gezegd dat er 550 miljoen € aan ondertunneling vereist was. Door mee te discussiëren over de kostprijs van deze ondertunneling hebt u een grote fout begaan.

Achteraf bleek immers uit een brief van de Europese Commissie dat de Nederlanders zich niet mogen verschuilen achter Europese richtlijnen om bijkomende milieuvorwaarden op te leggen. Zij mogen dat als individuele staat, maar niet verwijzend naar Europa. Door mee te gaan met de redenering hebt u een kapitale fout begaan. De Nederlandse minister heeft zelfs nog geprobeerd dit document voor de Tweede Kamer achter te houden. Normaal volgt in Nederland op een dergelijke poging tot misleiding door een minister het ontslag van de betrokken minister. Met de verkiezingen in het verschiet, wijkt men blijkbaar van deze regel af.

Tot slot heeft de minister op 18 december, tijdens het vragenuurtje van de Tweede Kamer gezegd: "Het is verstandig te bezien wat de formele procedure is, maar het is ook goed om te zien wat wij intussen kunnen doen om te vermijden dat over het historisch tracé moet worden gereden". Dit is toch wel heel grove uitspraak van uw collega Netelenbos. Zij wil blijkbaar koste wat kost tegenhouden dat over het historisch tracé wordt gereden.

Mevrouw de minister, hoe reageert u hoe op deze gang van zaken? Voelt u zich niet bedrogen door uw Nederlandse collega? Wat is uw reactie hierop, rekening houdend met het bestaande Memorandum of de Understanding tussen twee democratische staten. Graag kreeg ik een concreet antwoord op de vraag op welke wijze u gaat reageren en hoe u uw collega nú en niet na de verkiezingen van mei 2002 haar belofte zult laten nakomen, al is het nu eigenlijk al te laat.

16.02 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij wachtten met plezier op de heer Ansoms om te interpellieren. Wij delen dezelfde bekommernis, namelijk dat de IJzeren Rijn er zou komen en dat er tijdens deze regering meer vooruitgang in het dossier zou komen dan tijdens de vorige regering. Collega Ansoms heeft het volledig bij het rechte eind wanneer hij stelt dat er in economische en andere middelen in Antwerpen nervositeit aan het groeien is omtrent de heractivering van de IJzeren Rijn. Sinds gisteren is er ook nervositeit over de tweede spoortunnel en de tweede ontsluiting. Het blijkt immers dat de bevoegdheidsconflicten inderdaad roet in het eten kunnen gooien.

Wat de IJzeren Rijn betreft, denk ik dat deze regering er alles aan doet om verdragen na te laten leven en om de IJzeren Rijn te heractiveren. Die inspanning is echter erg moeilijk met een regering die zich zowel op Europees als op juridisch vlak deloyaal toont. Patrick Dewael heeft op het VEV-congres in Antwerpen gezegd: "Pacta sunt servanda." Contracten moeten worden nageleefd. Ik weet dat Nederlanders geen latinisten zijn. Eigenlijk wil dat zeggen dat goede afspraken goede vrienden maken.

Sedert jaren onderhandelen wij met de Nederlanders over het

Quelle est la réaction de la ministre face à cette situation? S'y résigne-t-elle, en dépit du *memorandum of understanding*?

16.02 Ludo Van Campenhout (VLD): A Anvers, les esprits s'échauffent à propos du dossier de la réactivation du Rhin de Fer. Le gouvernement fait tout ce qu'il peut mais le gouvernement néerlandais est déloyal. Des études ont été menées pendant des années et la Belgique a le droit d'utiliser le Rhin de Fer en vertu des traités existants et du *memorandum of understanding*. Aujourd'hui toutefois, les Pays-Bas imposent des mesures environnementales et réclament un prix démesurément élevé. L'étude d'incidence était pourtant favorable au tracé historique. La nécessité de protéger certaines zones n'a été évoquée qu'en dernière instance. Le gouvernement belge ne se fait-il

hergebruik van de IJzeren Rijn. In diverse onderzoeken is aangetoond dat België zonder meer recht heeft op hergebruik op grond van verdragsrecht, het Scheidingsverdrag, het Verdrag van de IJzeren Rijn, het internationaal spoorweginstituut, het Europees recht en natuurlijk ook het Memorandum of Understanding.

Samen met collega Ansoms stel ik vast dat wij nieuwjaar hebben gevierd zonder dat, zoals was gestipuleerd in het Memorandum of Understanding, er een trein over de IJzeren Rijn is gereden. Er is zelfs geen enkel concreet tijdsperspectief en er is geen enkel concreet engagement van de Nederlandse regering. De reden is nu de absurd hoge kostprijs van milieubeschermdende maatregelen, die door Nederland eenzijdig worden opgelegd.

Volgens het Memorandum of Understanding zouden er treinen rijden over het historische tracé. Dat wordt bevestigd in het MER-rapport, dat enige tijd in beslag heeft genomen en tot de conclusie kwam dat de IJzeren best op het historische tracé zou komen.

De realiteit is dat er geen treinen rijden en dat er een oeverloze discussie heerst over de kosten voor de natuurbeschermingsmaatregelen in de Meinweg. Het Meinweggebied is nota bene beschermd na de eerste vraag van de NMBS tot heractivering van de IJzeren Rijn. Er heerst ook discussie over natuurbeschermingsmaatregelen in het gebied van de Budeler- en Weerter Bergen. Enkele weken voor het Memorandum of Understanding werd ondertekend, werden deze gebieden beschermd. Het gaat dus om natuurbeschermende maatregelen in een gebied dat beschermd werd nadat de vraag tot reactivering al was gesteld. Men heeft het aangedurfd om de twee andere gebieden te laten beschermen vlak voor het ondertekenen van het Memorandum of Understanding.

Mevrouw de minister, de geschiedenis herhaalt zich. België verkreeg het recht op een verkeersverbinding met Duitsland door Nederlands Limburg in het Scheidingsverdrag van 1839. Het heeft daarna een halve eeuw geduurd voor de IJzeren Rijn er lag en kon worden ingereden. Ik heb de kerstvakantie gebruikt om de geschiedenis wat te bestuderen. Zelfs Nederlandse historici stellen nu dat de Nederlandse regering een schandalige verdragingspolitiek voerde om de Belgische rechten te fnuiken. De vraag dringt zich op of de Belgische regering zich ook nu weer niet aan het lijntje laat houden en of er geen dringende juridische actie nodig is om de Belgische rechten te laten handhaven, bijvoorbeeld door tussenkomst van de Europese Commissie en/of een internationale rechtsmacht.

Spijts de verdragsrechtelijke garanties en rechten die België heeft, stellen wij vast dat minister Netelenbos in de Nederlandse Kamer, eind vorig jaar, zeer bijzondere uitspraken heeft gedaan. Enerzijds erkent zij de juridische rechten van België. Zij zegt: 'Het recht van overpad is er. Zolang het niet trilateraal is opgezegd, geldt het. Juridisch gezien moeten wij hiermee leven'. Zij stelt zelfs dat de Montzenlijn vol is en geen alternatief biedt. Anderzijds zegt zij inderdaad, zoals collega Ansoms stipuleerde, 'ik zet mijn kaarten nu op de financiering'. Vertaald wil dat eigenlijk zeggen dat men erkent dat er een juridisch recht is, maar dat men de kaart wil spelen van het niet-erkennen, het boycotten van het historisch-juridisch recht op de financiering. 'België vindt wat wij vragen te kostbaar. Ik wacht rustig

pas mener en bateau? Ne faut-il pas envisager des actions? La ministre Netelenbos table à présent sur les coûts pour empêcher la réouverture du Rhin de Fer.

Le 21 décembre 2001, la ministre néerlandaise Netelenbos a déclaré que la circulation de trains sur le tracé historique ne constituait pas une nécessité absolue. Ne faut-il dès lors pas prendre des mesures? Nous ne pouvons renoncer à nos droits relatifs à la remise en service du Rhin de fer. Les manœuvres des Pays-Bas tendent à nous faire oublier nos droits. Or, les réglementations fondées sur le droit européen et les traités internationaux ne peuvent être subordonnées aux règles internes des Pays-Bas.

Le 15 octobre 2001, la ministre Netelenbos réaffirmait qu'elle n'apposerait sa signature au bas d'un nouveau mémorandum qu'après la clôture des procédures internes. Nous ne pouvons infléchir notre position juridique. Le mémorandum ne peut être affaibli.

Le 21 septembre 2001, la ministre Netelenbos a déclaré que le transport sur le territoire néerlandais doit satisfaire aux règles locales. Dans ce domaine, quels sont les critères en vigueur aux Pays-Bas? Quand les Néerlandais délivreront-ils l'autorisation requise?

Par ailleurs, des communiqués de presse aux Pays-Bas font état du dépôt d'une plainte fondée sur la violation de la directive habitat. Le 2 novembre 2001, Mme Netelenbos a déclaré vouloir procéder à un test. Le Rhin de fer a pourtant priorité sur la directive habitat.

Nos droits sont stipulés dans une lettre de la Commission européenne qui confirme que les Pays-Bas ne peuvent faire valoir ces arguments sur le plan

af. Dit kan lang duren, maar ik zie wel hoe het proces verloopt'. Over de internationale uitwerking van het tracé via de MER-procedure zegt zij: 'Het is verstandig te bezien wat de formele procedure is. Maar het is ook goed te zien wat wij ondertussen kunnen doen om te voorkomen dat over het historisch tracé moet gereden worden'.

Ik stel dus vast dat zij in de Tweede Kamer erkent dat er sterke juridische rechten zijn, maar dat zij ook zonder enige schroom in een democratisch verkozen orgaan zegt dat zij er alles zal aan doen om die Europese en juridische rechten niet te erkennen. Voor een democratisch verkozen regering kan dit tellen. Op 21 september 2001 verklaarde uw ambtsgenoot in de Tweede Kamer dus laconiek dat de vraag of België juridisch gerechtigd is tot het doen rijden van treinen op het historisch tracé, zonder toestemming van de Nederlandse regering en het Nederlandse parlement, niet aan de orde is. Volgens uw ambtsgenoot, mevrouw Netelenbos, volgt dit uit de vraag van België zelf naar mededeling van de op Nederlands grondgebied nodige maatregelen. Ik denk dat wij moeten oppassen – in het bijzonder met een deloyale partner – dat België geen afbreuk doet aan de rechten die wij bezitten. België moet oppassen niet de schijn te wekken zich te onderwerpen aan eenzijdig door Nederland opgelegde eisen die afbreuk doen aan de Belgische, Europese en internationale rechten op hergebruik. Nederland manoeuvreert zodanig dat België zich nodeloos onderwerpt of schijnt te onderwerpen aan eenzijdige Nederlandse eisen.

Ik vraag u om maatregelen te nemen om de Belgische positie te vrijwaren, volgens dewelke interne Nederlandse regels en procedures hoe dan ook ondergeschikt zijn aan de Europese en verdragsrechtelijke rechten. Op welke wijze verzekert u dat de onderhandelingen die wij thans voeren later niet kunnen worden uitgelegd als een impliciete erkenning van de voorrang van de interne Nederlandse wetten en procedures en als het impliciet afstand doen door België van zijn historische en Europese rechten. Ik denk dat wij in de onderhandelingen duidelijk moeten laten blijken dat onbetwiste internationale en Europese rechten van België op het hergebruik in elk geval op interne regels prevaleren.

U had de intentie om op 15 oktober 2001 met uw Nederlandse ambtsgenoot een nieuw memorandum te ondertekenen. Dat heeft geen doorgang gevonden. In de ontwerp tekst was bepaald dat ondertekenaars streefden naar een definitieve besluitvorming na afronding van de interne procedures in elk van de drie landen. Andermaal geven wij hier de indruk ons ten onrechte te onderwerpen aan de interne Nederlandse wetgeving en tijdschema's. Onze sterke juridische positie mag niet worden ondergraven. Ik zou u dan ook willen vragen maatregelen te willen ondernemen om te verzekeren dat het memorandum indien het ooit gesloten wordt, niet zal kunnen worden uitgelegd als een afzwakking van onze Belgische internationale en Europese rechten.

In verband met het mogelijk tijdelijk hergebruik van de IJzeren Rijn verklaarde uw ambtsgenoot op 21 september in de Tweede Kamer dat de vervoerder zal moeten voldoen aan de gebruikelijke toelatingseisen die gelden voor het Nederlandse spoorweginfrastructuur.

Nederland kondigt nog een hele procedure aan voor de toelating van een spoorwegmaatschappij eens de infrastructuur bruikbaar zal zijn.

juridique pour empêcher la réactivation du Rhin de fer.

Le directeur général de l'Environnement reconnaît que les sites n'ont pas subi de détérioration importante sur le plan environnemental, et ce, malgré le passage des trains pendant cent ans. Il estime également que la réactivation du tracé historique, qui reliera plusieurs villes importantes au réseau ferroviaire, encouragera le recours, dans la région, au mode de transport respectueux de l'environnement que constitue le rail.

Nous devons nous préparer à des actions judiciaires. Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre pour faire respecter les droits incontestables - fondés sur le droit européen et international - de la Belgique à une réactivation du tracé historique?

Les Pays-Bas mènent une politique d'obstruction. Plusieurs voies sont ouvertes. La Belgique pourrait tenter une action devant la Cour internationale de justice sur la base du Traité de séparation, du traité relatif au Rhin de Fer et du statut international des chemins de fer. La Cour permanente d'arbitrage international de La Haye offre peut-être une solution plus rapide. La Belgique pourrait également demander à la Commission européenne d'imposer des mesures coercitives aux Pays-Bas. Enfin, la Belgique pourrait tenter une action devant la Cour de Justice de Luxembourg. J'insiste auprès de la ministre pour qu'elle se prépare effectivement à prendre de telles initiatives.

Kan de vice-eerste minister meedelen welke de Nederlandse toelatingseisen zijn? Wie beslist over het al dan niet verlenen van de gebruikelijke toelating? Is de procedure om de toelating te verkrijgen reeds opgestart? Hoelang zal het duren vooraleer Nederland die toelating geeft? Is de eis van een dergelijke speciale toelating niet in strijd met het vrij verkeer van diensten binnen de Europese Unie, het internationaal spoorweginstituut en het Belgisch-Nederlands scheidingsverdrag?

Uit persberichten heb ik vernomen dat onder andere de provincie Nederlands Limburg, enkele gemeenten, het Staatsbosbeheer en een kamer van koophandel bij de Europese Commissie klacht hebben ingediend tegen de reactivering van de IJzeren Rijn. Deze klachten zouden zijn gebaseerd op een vermeende schending van de vogel- en habitatrichtlijnen. Wat is de concrete reactie van de Belgische regering?

Op 8 november verklaarde de Nederlandse minister van Verkeer in de Tweede Kamer dat ook het tijdelijk gebruik van het historisch tracé aan de Europese vogel- en habitatrichtlijnen moet worden getoetst. De pers meldde echter dat de Nederlandse regering een brief van de Europese Commissie heeft ontvangen waarin wordt gesteld dat de aanleg IJzeren Rijn voorrang heeft op de vogel- en habitatrichtlijnen. Het heeft even geduurd vooraleer minister Netelenbos in het Parlement erkende dat ze deze brief had ontvangen, maar uiteindelijk heeft ze het toch gedaan.

Bijgevolg staat vast dat alle beschermingsmaatregelen en de procedures waarmee de Nederlandse regering het dossier blokkeert geen juridische basis hebben en volledig overbodig zijn. Kennelijk heeft Nederland de kostprijs van de reactivering zonder juridische basis kunstmatig opgedreven om het dossier verder te kunnen vertragen. De brief van de Europese Commissie bevestigt in elk geval de analyse die juridische onderzoekers inmiddels vier jaar geleden hebben gemaakt. Wat was de concrete aanleiding voor de brief van Europese Commissie? Welke concrete conclusies kunnen we aan deze brief verbinden?

In de betrokken brief van het Directoraat-generaal van Milieu staan enkele opmerkelijke passages. Over de "special protection area" waar de IJzeren Rijn doorloopt, wordt het volgende gezegd: "From the designation data it can be expected that the site still qualifies with SPA criteria in 1994 and thus there should have been no significant deterioration since 1981 given that regular train traffic has existed for more than hundred years until 1991". Gedurende honderd jaar hebben dus treinen over het traject gereden zonder dat dit de bestaande natuur heeft geschaad. Over de "proposed site of community importance" zegt het Directoraat-generaal van Milieu: "This implies that we can reasonably assume that the existence of train traffic prior to the designation deadline in 1998 did not had affected the state of conservation of habitats and species for which the area would qualify as a future PSCI". Verder zegt het Directoraat-generaal van Milieu: "It is our opinion that an increase in noise level caused by passing trains would not appear to be regarded as producing a significant effect." Het gebruik heeft dus geen nadelige effecten. Ook wordt gesteld dat ten onrechte geen rekening wordt gehouden met de positieve effecten van de reactivering van de IJzeren Rijn op de "model shift".

Laat ons niet vergeten dat door het gebruik van de IJzeren Rijn het milieuvriendelijk spoorvervoer tussen Vlaanderen – Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Limburg – en het Ruhrgebied wordt gestimuleerd.

Ik kom tot het einde van mijn betoog. Aangezien we duidelijk te maken hebben met een Nederlandse regering die op Europees verdragsrechtelijk en juridisch vlak deloyaal is, wil ik toch vragen om te overwegen verder te onderhandelen, maar om toch stilaan te beginnen aan de voorbereidingen voor juridische stappen. Goede afspraken maken goede vrienden, maar als die vrienden deloyaal zijn, rest er ons niets anders dan de mogelijkheid om via de geëigende organen rechten te laten afdwingen.

Ik zou u nog willen vragen welke maatregelen u wilt nemen om de onbetwiste Europese en verdragsrechtelijke rechten van België op het hergebruik van de IJzeren Rijn te doen handhaven en te doen prevaleren boven allerhande eenzijdige obstakels op basis van de Nederlandse wetgeving. Het is duidelijk dat Nederland alleen obstructie en vertraging beoogt en dat het meegaan van België in Nederlandse interne procedures onze belangen ernstige schade kan toebrengen.

Ten eerste, volgens eerder juridisch onderzoek kan België Nederland voor het Internationaal Gerechtshof dagen wegens schending van het scheidingsverdrag, het IJzeren-Rijnverdrag en het internationaal spoorweginstatuut, die vrije doortocht over de IJzeren Rijn en zelfs het recht op aanpassings- en moderniseringswerken waarborgen.

Ten tweede kan België Nederland verzoeken om het geschil voor te leggen aan het Permanent Hof van Internationale Arbitrage in Den Haag, wat een snellere oplossing mogelijk maakt dan via het Internationale Gerechtshof.

Ten derde kan de Belgische regering aan de Europese Commissie vragen om aan Nederland dwingende maatregelen op te leggen in het raam van het TEN-beleid, en mogelijk zelfs in het raam van het gemeen mededingingsrecht.

Ten vierde is zelfs een directe vordering van België tegen Nederland mogelijk voor het Hof van Justitie in Luxemburg.

Er zijn volgens mij en volgens internationaal juridische experts, meer dan voldoende middelen om de naleving van de Belgische rechten op hergebruik van de IJzeren Rijn af te dwingen. Ik zou u dan ook willen vragen om voorbereidingen te treffen om dergelijke juridische acties te ondernemen, de voor- en nadelen en de slaagkansen van de actiemiddelen af te wegen en niet langer lijdzaam toe te zien op de schending van onze internationale en Europese rechten.

16.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, onze goede vriend de heer Delwaide had er reeds op gewezen dat hij niet gelooft in de goede bedoelingen van Nederland. Wat denkt u?

Het probleem begint eindelijk door te dringen bij de meerderheidspartijen. Het is de verdienste van de heer Van Campenhout dat hij de eigen regering in twijfel durft trekken, want er is niet alleen slechte wil van de Nederlanders. Ik vraag me ook af

16.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Ce dossier a déjà été abordé 118 fois au cours de la présente législature, sans que cela n'ait débouché sur quoi que ce soit.

La ministre a réagi bien trop

waar de prioriteit ligt bij onze eigen regering. Het dossier van de IJzeren Rijn is tijdens deze legislatuur reeds 118 keer in dit Parlement besproken. Dat kan tellen. Het resultaat was echter nihil. Eindelijk zullen we beginnen te overwegen waar we eigenlijk begonnen zijn. We moeten tegen Nederland optreden.

De laatste weken is er beweging geweest in het dossier. Ik heb dan ook de bewuste brief reeds in de maand december aan u, mevrouw de minister, willen voorleggen maar u was telkens verhinderd. U heeft zich laten vertegenwoordigen door de staatssecretaris van Energie, uw partijgenoot, de heer Deleuze, die telkens met een beschamend antwoord afkwam. Dat was zijn schuld niet. Hij moest het antwoord voorlezen. Ik heb ook altijd mijn bedenking gehad bij het feit dat er een weinig gemotiveerde reactie kwam vanuit uw kabinet, mevrouw. U bent uiteraard geen Vlaamse, u bent een Waalse en dat is ook een probleem in het Parlement. Ik zal voorzichtig zijn, maar het ondersteunt zeker de Waalse belangen niet, dat weet ik ook wel.

De Nederlandse regering begint steeds maar opnieuw over milieuproblematiek. Dat is uiteraard ook maar een dekmanteltje, iedereen weet waarover het gaat. Het gaat over de belangen van de haven van Rotterdam tegenover die van de haven van Antwerpen. Punt aan de lijn. Dat weet men in Antwerpen ook. Natuurlijk, het is niet politiek correct, het is niet diplomatisch om het zo cru te zeggen. Als echter de vertegenwoordigers van een meerderheidspartij ook al cru beginnen te worden en zeggen dat we moeten overwegen om gerechtelijke stappen te ondernemen tegen Nederland, dan moet ik mij zeker niet meer geremd voelen.

Enkele dagen geleden zei de minister-president van Vlaanderen dat hij de Nederlanders maar lafaards vindt, dat ze zich wegsteken, dat ze bange wezels zijn. Het zijn helemaal geen bange wezels. Ze weten verdomd goed waar ze mee bezig zijn. Ze zijn al vier of vijf jaar verstoppertje aan het spelen in deze problematiek. Uiteraard, ze hebben steeds mooie argumenten: de verkiezingen zijn in aantocht, we moeten een beetje opletten, we moeten rekening houden met onze eigen achterban. Allemaal flauwekul, men moet gewoon rekening houden met de belangen van de haven van Rotterdam. Daar komt het duidelijk op neer. Wij zijn op een punt gekomen dat al die mooie interpellaties eens moeten worden omgezet in iets tastbaar. Ik verwijs hier dan duidelijk naar de eerste minister die in het jaar 2000 snel en efficiënt dit dossier zou deblokken. Hij heeft in het begin van jaar 2000 duidelijk gesteld dat hij er zou voor zorgen dat het snel in orde kwam. Hij is eens op bezoek geweest bij zijn Engelse collega en heeft naderhand een paar triomfantelijke uitlatingen gedaan. Alles was in orde. Dat heeft dan geresulteerd in de regeringsverklaring van oktober 2000 met de aankondiging dat er binnen de zes maanden treinen zouden rijden. We gaven hem nog zes maanden respijt. Dan was het einde 2001. We zijn nu al 2002, er is nog geen beweging merkbaar en ik zie dat de eerstvolgende jaren ook niet gebeuren.

De manier waarop we nu bezig zijn is volledig verkeerd. We moeten overwegen om van nul te beginnen. We moeten naar een internationaal gerechtshof te stappen, zoals in de Antwerpse haven reeds jaren werd gezegd. We moeten nu toegeven dat we fout bezig zijn geweest. Van de minister zou ik een duidelijke stellingname willen weten. Haar Nederlandse collega heeft haar masker laten vallen. Ze heeft duidelijk gesteld dat ze bezig is de zaak te saboteren. Punt aan

mollement face à l'attitude néerlandaise. Je sais bien évidemment que le Rhin de fer ne sert pas les intérêts wallons. Tout le monde sait également qu'il n'est pas de nature à favoriser la position concurrentielle de Rotterdam. Les Néerlandais savent très bien ce qu'ils font.

Il faut que quelque chose se passe réellement à présent. En 2000, le premier ministre allait débloquent rapidement et efficacement ce dossier. Toutefois, la situation n'a pas évolué depuis lors, malgré l'attitude triomphante adoptée par le premier ministre après une visite rendue à son homologue néerlandais.

Il va falloir s'adresser à une cour de justice internationale.

Quelle sera l'attitude de la ministre, à présent que son homologue néerlandais a jeté bas le masque?

de lijn. Mevrouw de minister, ik zou van u willen weten wat u gaat doen. Gaat u zich ook nog achter bepaalde zaken verschuilen of gaat u ineens duidelijk de kaart trekken van de economische belangen van Antwerpen, van Vlaanderen, van België?

Voorzitter: Lode Vanoost.

Président: Lode Vanoost.

16.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste wil ik antwoorden op de vragen van de heer Ansoms.

Ik ga niet helemaal akkoord als u zegt dat de financiering van investeringen een grote fout is. Dat is niet waar, omdat er reeds een eerste resultaat is geboekt, met name dat het historische traject nu wordt beschouwd als het beste traject. Dat lag lang niet vast bij het begin van de onderhandelingen. Aan de Nederlandse kant werd er altijd een ander standpunt ingenomen, maar nu verlopen de onderhandelingen met veel goede wil van beide kanten. Het klopt dat dit niet voldoende is, maar het is wel belangrijk.

Ten tweede spreekt u, mijnheer Ansoms, over de financieringen van tunnels en dergelijke, die niet verplicht zijn door de commissie. Zelfs al hadden we een aantal zaken zelf kunnen bedenken voor de brief van de commissie was gearriveerd, dan nog blijft de brief een belangrijke rol spelen in dit dossier. Er zijn niet alleen de problemen in de Tweede Kamer in Nederland. Het was geen foute inschatting om te spreken over de ramingen van het financiële bedrag, want de omleiding rond Roermond is een beetje van een andere aard dan de houten dijken of tunnels. Er was een discussie over de financiering en de keuze voor een tijdelijk traject. Ik vond het heel belangrijk om de discussie niet stop te zetten omwille van geld.

16.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Wanneer hebt u de laatste keer met mevrouw Netelenbos over dit dossier gesproken en inderdaad de piste geopend van de meerkost van de ondertunneling? Wanneer heeft die vergadering plaatsgevonden?

16.06 Minister **Isabelle Durant**: Die vond plaats in november. Ik denk op 6 november, toen vond de laatste vergadering tussen de twee ploegen en tussen minister Netelenbos en mijzelf plaats.

16.07 **Jos Ansoms** (CD&V): Die brief komt van het directoraat-generaal Leefmilieu en dateert van 19 september 2001.

16.08 Minister **Isabelle Durant**: Die brief was niet aan mij gericht.

16.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Neen, hij was gericht aan de heer De Borger, secretaris-generaal bij het ministerie Verkeer en Infrastructuur, en ook nog aan een aantal andere mensen. Uw topambtenaar was in het bezit van deze brief en op 5 november hebt u met mevrouw Netelenbos onderhandeld. U wist toen dat er van Europa geen bijkomende ondersteuning moest verwacht worden.

16.10 Minister **Isabelle Durant**: Dat was een van de redenen waarom we weigerden de eisen van de Nederlanders in te willigen.

16.04 **Isabelle Durant**, ministre: La situation n'est en effet pas brillante. Je n'ai toutefois pas commis d'erreur fatale sur le plan du financement. Le tracé historique est maintenant reconnu comme étant le bon tracé. C'est important car cela n'a pas toujours été le cas.

La déviation jusqu'à Roermond et le percement du tunnel sont deux choses différentes. Il était essentiel pour moi de ne pas bloquer la discussion.

16.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Quand la réunion avec la ministre Netelenbos concernant le financement du percement du tunnel a-t-elle eu lieu?

16.06 **Isabelle Durant**, ministre: En novembre.

16.09 **Jos Ansoms** (CD&V): La lettre adressée à votre haut fonctionnaire l'a été avant cette date. Vous saviez donc déjà lors de la réunion, que d'un point de vue européen, la Belgique ne pouvait être contrainte à un financement supplémentaire.

16.10 **Isabelle Durant**, ministre: Na de brief van de Commissie

Nous savions déjà avant que ces investissements n'étaient pas indispensables. Nous n'avons pas voulu entrer dans la discussion ayant trait au financement, mais pour ne pas rompre toute discussion, car c'est peut-être la pire chose qui puisse arriver, nous avons choisi de demander une évaluation à un tiers. Nous avons donc désigné un consultant qui devrait remettre ses conclusions début février. Nous l'avons chargé de faire une estimation des montants présentés par les Pays-Bas et la Belgique. Je peux d'ores et déjà vous dire que les investissements proposés par la Belgique sont nettement inférieurs à ceux des Hollandais.

Ik denk dat wij het eens zijn over de doelstellingen. Het gaat hier om een belangrijke investering. De engagementen en het Memorandum of Understanding moeten worden gerespecteerd.

In februari zullen wij een evaluatie ontvangen van een consultant. De elementen die mijnheer Van Campenhout gebruikte en die betrekking hebben op mogelijke juridische pistes kunnen ook worden gebruikt. Ik wil samen met de premier en het Vlaams Gewest de nodige aandacht schenken aan de juridische elementen die een nieuwe stap in de onderhandelingen kunnen vormen. De situatie is nu eenmaal niet langer dezelfde als in het verleden. Ik wil over deze juridische piste van gedachten wisselen met het Vlaamse Gewest en de diensten van de premier om te komen tot het respecteren van het Memorandum of Understanding. Er is terzake geen sprake van een gebrek aan goede wil op het federale of het Vlaamse niveau. Wij moeten niet stoppen met de onderhandelingen zelfs als de Nederlanders vragen dat wij het merendeel van de investeringen voor onze rekening nemen. Als wij stoppen met de onderhandelingen bestaat het Memorandum of Understanding niet meer. U weet dat beide beslissingen met elkaar verbonden zijn in het kader van het Memorandum of Understanding. Wij moeten absoluut vermijden dat een stop van de onderhandelingen zal leiden tot een stop van de onderhandelingen over het tijdelijke rijden.

Ik kan uw ongerustheid absoluut begrijpen. Ik ben zelf niet echt tevreden met de gang van zaken. Ondanks het feit dat in het Memorandum of Understanding duidelijke deadlines waren voorzien en afgesproken, werden deze niet gerespecteerd. Ik ben bereid om de juridische piste te onderzoeken in samenspraak met het Vlaamse Gewest en de diensten van de eerste minister zodat de deadlines wel kunnen worden gerespecteerd. Ook de raming van de kosten, die aan een onafhankelijke derde werd gevraagd, kan hierbij in aanmerking worden genomen. Beide elementen kunnen ons in de volgende weken en maanden helpen om het Memorandum of Understanding te laten respecteren. Ik weet dat de verkiezingen in Nederland zorgen voor een moeilijke situatie. Dit wil nog niet zeggen dat dit memorandum geen meerwaarde heeft.

16.11 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, ik wil kort even reageren. U herinnert zich ongetwijfeld dat u in de eerste prille maanden van deze regering, in een sfeer van toffe jongens en meisjes onder elkaar, op een gegeven moment op een interpellatie van mij over de IJzeren Rijn heeft geantwoord dat u in januari 2002 een nieuwjaarsreceptie zou organiseren op de trein van Antwerpen naar Budel. Ik vrees dat deze regering de publieke opinie andermaal een rad voor de ogen heeft gedraaid door vóór de

hebben wij willen voorkomen dat de besprekingen zouden worden onderbroken. Wij hebben er de voorkeur aan gegeven de evaluatie aan een derde toe te vertrouwen en hebben samen met Nederland een consultant in dienst genomen om de door Nederland en België voorgelegde bedragen te onderzoeken.

Nous nous entendons sur l'objectif, à savoir la remise en activité dans les meilleurs délais du tracé historique. Les éléments juridiques peuvent contribuer à faire avancer le dossier. Je souhaite m'entretenir à ce propos avec la Région flamande et les services du premier ministre. Nous devons dans tous les cas éviter un blocage des négociations. Moi non plus, je ne suis pas satisfaite de la tournure que prennent les événements. Les délais prévus par le *memorandum of understanding* ne sont pas respectés. Les élections aux Pays-Bas n'y sont certes pas étrangères.

16.11 Jos Ansoms (CD&V): Lors de l'entrée en fonction de ce gouvernement, la ministre a déclaré qu'en 2002 nous fêterions la réception du nouvel an dans un train empruntant le tracé historique: de belles paroles en l'air, une fois de plus! Même la

gemeenteraadsverkiezingen te verklaren dat de IJzeren Rijn snel en efficiënt zou worden geregeld. Voor de zoveelste keer moeten wij vaststellen dat valse beloften worden gedaan - schone schijn, mooie dozen met prachtige strikken maar zonder inhoud.

Ik durf andermaal een weddenschap afsluiten. De nieuwjaarsreceptie van 2003 zal ook niet plaatsvinden op de trein op de IJzeren Rijn richting Duitsland.

Mevrouw de minister, nu ik u heb gehoord en ook de interpellatie van de heer Van Campenhout, wil ik met mevrouw Brepoels toch wel een aanbeveling doen. Wij vragen de eerste minister in hoogsteigen persoon, gezien zijn persoonlijk engagement in dit dossier, om te protesteren tegen de handelwijze van de Nederlandse regering en in casu die van mevrouw Netelenbos. Verder vragen wij dat de door de Nederlandse regering kunstmatig opgedreven kostprijs voor de voorlopige ingebruikname van het historisch tracé zou worden verworpen. Ik bedoel de ondertunneling van het Meinweggebied van Weert tot Budel. Met het volgende punt zal de heer Van Campenhout wel akkoord gaan. Als er voor 1 maart 2002 – ik had eigenlijk 1 april willen zeggen – geen definitief akkoord mogelijk is, vragen wij de nodige juridische stappen te zetten om het recht tot hergebruik van het historisch tracé van de IJzeren Rijn van Nederland af te dwingen. Het heeft lang genoeg geduurd. Dit moet kunnen tegen 1 maart 2002, of anders moet men de nodige stappen zetten om dit af te dwingen. Ik dien hierover een motie van aanbeveling in.

16.12 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik deel de bekommernis van de heer Ansoms en anderen volledig. Wij zijn daarin de tolk van de Antwerpse, Vlaamse en Belgische economische en andere middens. Wat ik niet deel, is zijn kritiek. Ik ga ermee akkoord dat een deloyale partner er de oorzaak van is dat er nu geen treinen rijden. Volgens het Memorandum of Understanding zouden er treinen rijden. Met een contract gaat men er niet per definitie van uit dat de partner ontrouw zal zijn of het contract niet zal honoreren. Het omgekeerde geldt: men neemt aan dat men te maken heeft met een loyale partner die het contract en alle mogelijke Europese rechtsregels respecteert. In dit geval is dat zeer duidelijk niet zo. Ik deel de mening van de heer Ansoms dat het tijdperk van de juridische stappen bijna is aangebroken. Het verheugt mij dan ook dat de minister aankondigt dat de inleiding van de juridische stappen zal worden onderzocht en voorbereid om hiertoe te gepasten tijde – op 1 maart 2002, waarom niet – over te gaan. Onderhandelen is vaak de beste manier en u hebt gelijk om dat te blijven doen, maar in Antwerpen stelt men vaak dat een gentlemen's agreement twee gentlemen veronderstelt – al spreken we hier beter over gentlewomen. Aan Belgische zijde is dit al het geval. Men moet echter ook zeer sterke wapens hebben om tot een degelijke overeenkomst te komen, in het bijzonder met Nederlanders. Nederlanders noemen zichzelf graag correct, maar ik stel vast dat dit vaak pas zo is als het hen uitkomt. Ik denk dat wij die sterke wapens moeten voorbereiden, dus een formele ingebrekestelling van Nederland met de geëigende juridische stappen.

16.13 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb het antwoord gehoord. Het was zeer mager. Ik heb er niets verder uit kunnen opmaken. Uw Nederlandse

réception de 2003 n'aura pas lieu dans le train aux Pays-Bas.

Nous demandons formellement que le premier ministre fasse part de son mécontentement à son collègue néerlandais et rejette le surcoût que les Néerlandais tentent de nous imposer. Si pour le 1^{er} mars 2002, aucun accord n'est en chantier, il nous faudra entreprendre des démarches juridiques pour faire valoir nos droits.

Nous allons déposer une motion à cette fin.

16.12 Ludo Van Campenhout (VLD): Je partage les préoccupations de mon collègue Ansoms, mais pas ses critiques. Toute personne qui conclut un contrat est en droit de se fier à la loyauté de l'autre partie contractante. Dans le cas qui nous occupe, cette confiance légitime semble malheureusement avoir été bafouée. C'est pourquoi je me réjouis des démarches judiciaires que la ministre envisage d'entreprendre. Il est important de négocier, mais il faut une bonne volonté réciproque.

16.13 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): L'homologue néerlandaise de la ministre s'est exprimée sans

collega heeft zeer straffe taal gebruikt de laatste tijd, maar u blijft zeer vriendelijk. U gelooft blijkbaar nog altijd in de goedheid van mevrouw Netelenbos. Wij moeten toch durven stellen dat wij – de Belgische en de Vlaamse regering – zeer naïef zijn geweest.

Indien we nu nog overwegen om juridische stappen te ondernemen tegen Nederland, zijn we ongeveer vier jaar te laat. In de vorige legislatuur hadden zowel de heer Ansoms als ik dit reeds voorgesteld. Na vier jaar heeft de regering eindelijk beslist om het te doen. Er moeten sowieso juridische stappen worden ondernomen, maar we moeten vooral proberen om te redden wat er te redden valt. Dit kan enkel als er van regering tot regering overleg wordt gepleegd om te komen tot wat noodzakelijk is voor de haven van Antwerpen, namelijk de trein nog dit jaar te laten rijden. Ik heb daarover ook een motie neergelegd. Ik wil nog een periode uittrekken van zes maanden en dan ben ik nog royaal en tolerant. Een periode van drie maanden is technisch niet haalbaar, maar op zes maanden kan dit wel. Hierbij verwijs ik naar de heer Schouppe, die heeft gezegd dat het mogelijk is. Wij moeten op dezelfde manier met de Nederlanders praten als zij met ons praten. Ik heb de Nederlandse mentaliteit leren kennen in het HST-dossier. Ook daarin zijn we door hen afgetroefd. In dit dossier zijn ze ons reeds drie maal te snel afgeweest. Het moet nu maar eens gedaan zijn met die mooie woorden! Ik weet wel dat we diplomatisch moeten blijven, maar het moet nu maar eens gedaan zijn, anders gaan we er, zelfs in deze legislatuur, nooit geraken. Dat zou zonde zijn.

De VLD heeft een grote verantwoordelijkheid in dit dossier. Ik vind het sympathiek van de heer Van Campenhout dat hij het lef heeft om hier te komen stellen dat ook onze regering fouten aan het maken is. De fouten beginnen zich nu echter op te stapelen. Er is inderdaad beloofd dat de treinen zouden rijden in Antwerpen. Ik vraag mij af of de eerste minister zich weer zal laten verkiezen in Antwerpen, bij de volgende verkiezingen. Zal hij het lef nog hebben? Daar twijfel ik ten zeerste aan. Mijn enige hoop is dat de heer Ansoms zo snel mogelijk eerste minister wordt, dan zal de IJzeren Rijn er misschien komen.

16.14 Peter Vanvelthoven (SP.A): Ik had de bedoeling om mij aan te sluiten bij het voorstel dat de heer Van Campenhout in zijn interpellatie formuleerde.

Collega Van Campenhout heeft gezegd: pacta sunt servanda. Er is een rechtsprincipe dat zegt dat overeenkomsten ter goeder trouw moeten worden uitgevoerd. Ik denk dat het duidelijk is, met de tussenkomsten van minister Netelenbos in de Tweede Kamer in Nederland medio december 2001, dat Nederland niet zinnens is om de overeenkomsten die zijn afgesloten, ter goeder trouw uit te voeren. Vandaar scharen wij ons achter de idee dat we verder moeten gaan dan louter onderhandelen. We moeten juridische acties voorbereiden. Ik ga ermee akkoord dat u in overleg met het Vlaams Gewest de nodige stappen onderneemt, en dat u de rechten, die België ter zake in oude verdragen heeft vastgelegd, op Europees niveau gaat beschermen.

16.15 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik had eveneens geen vraag ingediend, omdat ik eerlijk gezegd weinig of geen geloof hecht aan de uitvoering van dit project. Het is bijna twee jaar geleden dat onze eerste minister, na een bezoek aan de eerste minister van Nederland,

ménagement, alors que notre ministre est restée pendant tout ce temps un modèle de courtoisie. Le gouvernement belge fait preuve de naïveté. Les démarches judiciaires annoncées s'imposent de toute manière mais elles auraient dû être entreprises il y a quatre ans. Le temps des belles promesses est révolu. Il s'agit à présent de sauver les meubles.

16.14 Peter Vanvelthoven (SP.A): Je me rallie aux propos de M. Van Campenhout.

Les Pays-Bas ne semblent pas disposés à respecter la convention conclue. Nous devons en effet, en concertation avec la Région flamande, entreprendre une démarche juridique et porter le litige devant les instances européennes.

16.15 Frieda Brepoels (VU&ID): Après son entretien avec son homologue néerlandais, M. Kok, le premier ministre a déclaré que des

premier Kok, de intussen erg beladen uitspraak deed in de Kamer: "Over zes maanden rijden er treinen over het traject van de IJzeren Rijn". Elke vraag die wij op dat ogenblik stelden werd gewoon weggelachen.

Intussen kennen wij die uitspraken van de eerste minister al. Sommige mensen houden zich volgens mij nu al bezig met het bijhouden daarvan, om daarover later een mooi boekje te kunnen publiceren. De eerste minister heeft daarvan zo'n beetje zijn handelsmerk gemaakt: als hij een uitspraak doet, denkt hij dat vanaf dan alles mooi op wieltjes begint te lopen. In de echte wereld is dat natuurlijk niet zo.

Ik stel vast dat het strikte schema in dat mooie contract dat eigenlijk geen contract is – het is een overeenkomst die juridisch niet afdwingbaar is, ten minste wat het schema betreft – niet alles is. Ik heb hierover altijd gezegd dat men zich bij het afsluiten van de overeenkomst heeft laten rollen door het voorlopige tracé aan het historische tracé te laten koppelen. Toen men in maart 2000 stelde dat er in maart 2001 een MER zou zijn dat zowel voor het voorlopige als voor het historische tracé beslissend zou zijn, was de koppeling strategische fout. De druk was weg voor een jaar omdat men aan het MER begon, maar tevens was er geen MER nodig om het voorlopig tracé in hergebruik te nemen. Dat is gebeurd. De regering maakte echter een tweede fout toen werd vastgesteld dat er enkele maanden uitstel werd gevraagd, zomerperiode inbegrepen. Het zou van maart naar september gaan, maar dat was allemaal nog niet zo erg. Wij hebben toen gewaarschuwd voor de parlementsverkiezingen die er in Nederland zaten aan te komen in het voorjaar van 2002. Op dat ogenblik heeft men natuurlijk veel ruimte gelaten voor de kritiek die begon op te wellen in Nederland. Verder stel ik vast dat onze regering, waartoe u behoort, naar buiten te lang te weinig op haar strepen is gaan staan. Dat geldt voor u allen. In november kregen wij in de plenaire vergadering nog een antwoord van uw collega Deleuze. Wij hebben toen gesteld dat er een belletje mocht gaan rinkelen toen de Nederlanders de overeenkomst weigerden te ondertekenen. Men moest zagezegd administratief en financieel nog wat afhandelen, maar ik denk dat u zich allen hebt laten meeslepen in een listig spelletje van de Nederlanders.

Nog erger is dat u als federaal minister hier reeds het wafelijzer hebt bovengehaald door in te gaan op Waalse eisen. Ik herinner mij nog heel goed de modernisering van de Montzen-lijn die werd geëist door uw Ecolo-collega's zowat een jaar geleden, toen u hier stelde dat de regering akkoord ging met reactivering van de IJzeren Rijn. U hebt beloofd die moderniseringswerken uit te voeren en die werden ondertussen opgenomen in het twaalfjarig investeringsplan. Dat is de Montzen-route. Dat is dus binnengehaald nog vooraleer het zogenaamde Vlaamse eisenplatform rond de IJzeren Rijn werd verwezenlijkt.

Ik rond af. Duidelijk is dat er voor de parlementsverkiezingen in Nederland niets meer zal gebeuren.

Op dat ogenblik is het bijna opnieuw zomer vooraleer de nieuwe regering is opgestart, met een nieuwe premier, want minister Kok zal niet meer de volgende premier zijn. Ik geef u op een blaadje dat alles van vooraf aan opnieuw zal beginnen als de regering geen juridische

trains circuleren op het tracé historische dans les six mois. Ce gouvernement manque vraiment de sens du réalisme en plaçant une telle confiance dans une convention sans force juridique.

Le gouvernement a commis une erreur stratégique en voulant établir un lien entre le tracé provisoire et le tracé historique, ce qui lui a fait perdre une année. Une étude d'incidence sur l'environnement n'était pas requise pour le tracé provisoire. Le gouvernement a également agi de manière irréfléchie en accordant un délai supplémentaire aux Néerlandais. Nous savions qu'une période électorale s'annonçait aux Pays-Bas.

Pendant longtemps, notre gouvernement a manqué de fermeté et s'est laissé abuser par les manœuvres habiles des Pays-Bas. La ministre a accédé aux demandes de la Wallonie concernant les travaux de modernisation d'Athus-Meuse, avant même que les exigences flamandes à propos du Rhin de fer ne soient rencontrées.

Je suis certaine que si la ministre ne prend pas d'initiatives dès maintenant, tout sera à recommencer après le changement de gouvernement imminent aux Pays-Bas. Nous continuerons à suivre de près l'évolution de ce dossier.

stappen overweegt. Maar op dat ogenblik zit onze federale regering ook al weer in pre-electorale tijden, iets meer dan een half jaar voor de verkiezingen. Ik kan alleen maar concluderen dat de IJzeren Rijn de volgende vijf jaar niet opnieuw in gebruik zal worden genomen, wat wij daar ook mogen over zeggen. Ik durf daarover op dit ogenblik ook een weddenschap aangaan. Ik betreurt dat en ik stel alleen maar de verantwoordelijkheden vast. Ik stel geen verdere vragen meer, omdat ik weet dat wij daar alleen maar zeer vage antwoorden op zullen krijgen. Wij zullen het dossier zeker op de voet blijven volgen.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Luc Sevenhans en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Ludo Van Campenhout en Luc Sevenhans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de regering onmiddellijk topperleg te hebben met de Nederlandse regering teneinde binnen de zes maanden treinen te laten rijden op de IJzeren Rijn. Dit conform de beloftes van de eerste minister gedaan tijdens de regeringsverklaring van oktober 2000.”

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Luc Sevenhans et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Ludo Van Campenhout et Luc Sevenhans et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement d'entamer sans délai une concertation au sommet avec le gouvernement néerlandais afin que le Rhin de Fer soit ouvert au trafic ferroviaire dans les six mois, conformément aux engagements pris par le premier ministre dans sa déclaration gouvernementale d'octobre 2000.”

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

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Ludo Van Campenhout en Luc Sevenhans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de regering

1. dat de eerste minister in hoogsteigen persoon protesteert tegen de handelwijze van de Nederlandse regering, in casu mevrouw Netelenbos, Nederlands minister van Verkeer en Waterstaat;
2. de door de Nederlandse regering kunstmatig opgedreven kostprijs voor de voorlopige ingebruikname van het historisch tracé (namelijk de ondertunneling van het Meinweggebied en de ondertunneling ter hoogte van Budel-Weert) te verwerpen;
3. indien er voor 1 maart 2002 geen definitief akkoord mogelijk is, de nodige juridische stappen te ondernemen om dit recht tot hergebruik van het historisch tracé van de IJzeren Rijn in Nederland af te dwingen.”

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

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Ludo Van Campenhout et Luc Sevenhans et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, demande au gouvernement,

1. de dénoncer, par l'entremise du premier ministre lui-même, l'attitude adoptée par le gouvernement néerlandais en la personne de Mme Netelenbos, ministre des Communications et du Waterstaat;
2. de dénoncer le gonflement artificiel du coût de la mise en service provisoire du tracé historique (à savoir

le creusement de tunnels sous la zone du Meinweg et à la hauteur de Budel-Weert);

3. d'entreprendre, à défaut d'un accord définitif avant le 1^{er} mars 2002, les démarches juridiques nécessaires pour faire valoir ses droits à la remise en service du tracé historique du Rhin de Fer en territoire néerlandais."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Daan Schalck, Ludo Van Campenhout, Lode Vanoost en Jean Depreter.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Daan Schalck, Ludo Van Campenhout, Lode Vanoost et Jean Depreter.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

17 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het treinabonnement voor scholieren" (nr. 5963)

17 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les abonnements de train pour les écoliers" (n° 5963)

17.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van enige telefoontjes en mailtjes van ouders van schoolgaande kinderen die – in de gekende communicatiestijl van deze regering – de indruk hadden gekregen dat ook de scholieren goedkoop met de trein zouden kunnen rijden. Daarvoor werd in de begroting trouwens in een bedrag van 140 miljoen frank voorzien. De consternatie was groot bij vele ouders toen zij vaststelden dat hun kind, ouder dan 18 maar nog schoolgaand, niet meer in aanmerking kwam voor een goedkoop abonnement. Na contact met de diensten van Onderwijs blijkt dat er in Vlaanderen 45.000 scholieren zijn die nog naar het middelbaar onderwijs gaan en die ouder zijn dan 19 jaar.

Mevrouw de minister, was het daadwerkelijk de bedoeling om dit goedkoop abonnement te beperken voor scholieren tot 18 jaar? Ik betreur dat en ik hoop dat het niet de bedoeling was om het abonnement in leeftijd te beperken. Zult u de nodige maatregelen met de NMBS treffen om de leeftijdsgrens van 18 jaar te schrappen en voor alle scholieren van toepassing te laten worden en daarvoor natuurlijk de nodige middelen ter beschikking te stellen?

17.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Ansoms, er is inderdaad een maatregel om scholieren tot 18 jaar een voordeel te geven in de vorm van een abonnement. Scholieren, ouder dan 18 jaar die nog in het middelbaar onderwijs zitten, hebben dit voordeel helaas niet. Ik vermoed dat dit ongeveer hetzelfde is in Brussel, Wallonië en Vlaanderen. Deze maatregel zou 64 miljoen frank kosten. Kan dit worden gewijzigd?

Het nieuw beheerscontract zal alle tarieven globaal behandelen. Er is dus een basis om hierover te praten. Ik wil u echter mijn standpunt terzake geven. Ik begrijp dat naar een zo grote mogelijke gelijkheid bij de scholieren moet worden gestreefd. Uw voorstel om de reductie voor alle scholieren van toepassing te maken, ongeacht hun leeftijd, zou een nieuwe ongelijkheid teweegbrengen. Een scholier, ouder dan 19 jaar die nog middelbaar onderwijs volgt, staat dan niet op dezelfde voet als een student van dezelfde leeftijd in de hogeschool.

Président: Jean Depreter, président.

17.01 Jos Ansoms (CD&V): Depuis l'an dernier, la participation de l'Etat dans l'abonnement de train des écoliers est identique à la participation des employeurs dans l'abonnement de train des travailleurs. Il me revient toutefois que le tarif réduit ne s'appliquerait pas aux écoliers âgés de plus de 18 ans. Or, ceux-ci sont déjà au nombre de 48.000 pour la Flandre uniquement.

La limitation à 18 ans a-t-elle été convenue avec la SNCB?

17.02 Isabelle Durant, ministre: L'on connaît les avantages d'un tel abonnement pour les écoliers âgés de moins de 18 ans. Les écoliers plus âgés qui fréquentent encore l'enseignement secondaire ne peuvent hélas bénéficier de ces avantages.

Tous les tarifs seront revus dans le cadre du nouveau contrat de gestion. Il faut viser l'égalité entre personnes du même âge. Accorder la réduction à tous les écoliers, indépendamment de leur âge, créera une inégalité entre les écoliers d'une école secondaire et les étudiants d'une école

Voorzitter: Jean Depreter, voorzitter.

Het leeftijdscriterium is overigens het gemakkelijkst te controleren. De leeftijd van 18 jaar is gemakkelijker te controleren met de identiteitskaart dan de inschrijving in een school of een of andere opleiding. Uw vraag inzake de gelijke behandeling van jongeren is een terechte vraag. Als u echter het leeftijdscriterium verandert, creëert u een nieuwe ongelijkheid tussen jongeren. Uw voorstel is echter niet onbespreekbaar. Het derde beheercontract inzake de tarieven is een opportuniteit om deze problematiek opnieuw aan te kaarten. Ik zal onderzoeken waar er verbeteringen kunnen worden aangebracht zonder evenwel nieuwe moeilijkheden te creëren.

Voorzitter: Lode Vanoost.

Président: Lode Vanoost.

17.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik betreur dat u laat aanvoelen niet geneigd te zijn in te gaan op deze terechte vraag van ouders van kinderen. Het gaat over vele tienduizenden gezinnen. Ik betreur dat u niet wenst in te gaan op het voorstel om aan de scholieren eveneens het goedkoop abonnement aan te bieden. Goedkoop betekent dat het schoolabonnement gelijkgesteld wordt met het sociaal abonnement in het woon-werkverkeer. Laat het duidelijk zijn dat er nog steeds moet worden betaald. Ik betreur dat u geen oor hebt naar een dergelijke gelijkschakeling. Ik kan begrip opbrengen voor uw bemerking dat een beperking tot scholieren van het middelbaar onderwijs zonder leeftijdsgrens nieuwe discriminaties veroorzaakt ten opzichte van 18 à 19-jarigen die in het hoger onderwijs zitten. Ik sta achter uw politiek van goedkoop openbaar vervoer. Ik heb niet gezegd dat het gratis moet zijn. Ik stel voor al de schoolabonnementen gelijk te schakelen met het sociaal abonnement van het woon-werkverkeer. Mevrouw de minister, kunt u de mogelijke kostprijs hiervan laten berekenen? Voor de senioren vanaf 65 hebt u ongeveer 7 miljoen euro vrijgemaakt. Voor de scholieren hebt u in het verleden slechts 3,3 miljoen euro uitgetrokken. Als men accenten legt, kan men evenveel argumenten aanhalen om de schoolabonnementen gelijk te schakelen met de sociaal abonnementen woon-werkverkeer. Men moet geen onderscheid maken qua leeftijd en al de schoolabonnementen gelijkschakelen met de sociale abonnementen. Het is een feit dat heel wat jongeren uit minder begoede milieus niet in staat zijn op kot te gaan als ze hoger onderwijs volgen. De prijs van een studentenkot bedraagt al snel 8.000 frank. Deze jongeren zijn verplicht dagelijks te pendelen maar kunnen niet genieten van het goedkoop schoolabonnement. Zij worden tweemaal gestraft. Ze kunnen niet op kot wegens de hoge huurprijzen en moeten een duur abonnement betalen. Mevrouw de minister, dit zijn, mijns inziens, argumenten genoeg om deze discriminatie weg te werken. In het vooruitzicht van het nieuwe beheercontract dat zal worden afgesloten, dring ik er op aan deze terechte vraag in overweging te nemen en de nodige middelen vrij te maken. U moet de juiste keuze maken. Ik heb nooit goed begrepen waarom de 65-plussers in Vlaanderen opeens gratis met de bus en de tram moesten rijden. Ligt iemand van 65 jaar en meer wakker van gratis openbaar vervoer? Men spreekt niet over de stijgende kosten van de ziekteverzekering en de belangrijke remgelden die er gelden. Tram en bus moeten wel gratis zijn!

De Vlaamse minister Stevaert heeft dat gelanceerd. U voelde zich

supérieure ayant le même âge. Votre question envisage l'égalité mais est synonyme d'inégalité.

Cette problématique sera abordée dans le cadre de la discussion concernant le troisième contrat de gestion mais ne sera pas facile à résoudre.

17.03 Jos Ansoms (CD&V): Je regrette que la ministre n'ait pas l'intention de donner une suite favorable à ma proposition visant à également accorder le tarif préférentiel aux écoliers de plus de 18 ans. Je comprends que la ministre ne souhaite pas créer de nouvelle discrimination.

Je suis toutefois en faveur d'un transport public bon marché et plaide pour que tous les abonnements scolaires soient mis sur le même pied que l'abonnement social pour le trajet domicile-lieu de travail. La ministre a dégagé des moyens importants pour les personnes âgées de plus de 65 ans. Il y a certainement autant de bonnes raisons de faire également un effort pour les jeunes. De nombreuses familles aux revenus modestes ne peuvent payer de kot à leurs enfants. Ces derniers doivent donc faire la navette, sans bénéficier du tarif social. Je n'ai jamais compris pourquoi les seniors pouvaient prendre gratuitement le tram et le bus. Heureusement, la ministre n'a pas suivi totalement cet exemple. Les seniors ne voyagent pas gratuitement en train mais bien à un tarif très avantageux. Il n'y a aucune raison de ne pas consentir le même effort pour les étudiants.

geroepen om daar een schepje bovenop te doen. U vond dat senioren ouder dan 65 ook goedkoop met de trein moesten kunnen rijden – u zei niet “gratis” en daar feliciteer ik u voor, want zover bent u niet gegaan. Met veel meer argumenten zou u toch kunnen zeggen dat juist de groep van gezinnen met schoolgaande jeugd toch minstens op het niveau zouden moeten kunnen komen van het sociaal abonnement. Ik vind dat u daarop de accenten moet leggen. Daarvoor wil ik pleiten. Ik hoop dat u daarvoor begrip hebt.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het spoorproject Brussel-Noord-Schaerbeek (Horizon 2005)" (nr. 5964)

18 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet ferroviaire Bruxelles-Nord-Schaerbeek (Horizon 2005)" (n° 5964)

18.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verontschuldig mij ervoor dat er verschillende vragen samengekomen zijn, maar het is al lang geleden dat wij de mogelijkheid hadden om aan de minister vragen te stellen.

Het investeringsplan van de NMBS, waarvoor een samenwerkingsakkoord met de Gewesten afgesloten móet worden, voorziet in het hoofdstuk “Uitbreiding van de capaciteiten” de rubriek “aanvulling van de mobiliteit voor Brussel”. Eén van de opgenomen projecten is “Brussel-Noord-Schaerbeek Horizon 2005”. Volgens vroeger bekomen informatie zou dat project slaan op het tracé Brussel-Noord-Schaerbeek dat moet aansluiten op sporen uit Leuven en Vilvoorde. Vanaf 2005 zou daarmee de spoorlijn uit Leuven met twee sporen uitgebreid en de lijn naar Mechelen opgewaardeerd zijn, wat een verhoogd treinaanbod mogelijk moet maken.

De afgelopen weken hebben wij vernomen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanstuurt op een inplanting van de multifunctionele terminal te Schaerbeek op een andere site dan de NMBS in haar globaal plan voor de mobiliteit voor ogen stond en waarover begin 2000 een consensus bestond tussen de verschillende overheden en administraties, inbegrepen de provincie Vlaams-Brabant. De door het Brussels Gewest nagestreefde nieuwe site zou echter spoortechnisch een slechte zaak zijn, want het natuurgebied Het Moeraske zou in het gedrang komen. De realisatie van “Horizon 2005”, namelijk de aansluiting van de vier sporen uit Leuven en de vier sporen uit Mechelen op Schaerbeek en Brussel-Noord, zou zeker met vijf jaar vertraagd worden. Daarom is mijn vraag zo belangrijk voor Vlaanderen.

Mevrouw de minister, ten eerste, klopt het dat een nieuwe vestigingsplaats voor de nieuwe terminal te Schaerbeek wordt onderzocht? In welke mate spelen daarbij bepaalde vastgoedbelangen een rol? Wie is daarbij belanghebbende?

Ten tweede, stelt die nieuwe site ernstige problemen voor het spoortracé Brussel-Noord-Schaerbeek-Haren, waarvoor al een bouwvergunning werd afgeleverd met oog op een vlotte doorstroming van

18.01 Jos Ansoms (CD&V): Le plan d'investissements de la SNCB comporte notamment un projet intitulé « Bruxelles-Nord-Schaerbeek, Horizon 2005 ». Il s'agit de la réalisation d'une jonction entre le tronçon Bruxelles Nord-Schaerbeek et les voies qui proviennent de Louvain et de Vilvorde, de sorte qu'en 2005, la ligne en provenance de Louvain disposerait de deux voies de plus et que la ligne vers Malines serait revalorisée.

La Région bruxelloise souhaiterait à présent choisir un autre site pour le terminal multifonctionnel de Schaerbeek, un site qui présente de graves lacunes sur le plan de la technique ferroviaire, qui porterait préjudice à la réserve naturelle du « Moeraske » et qui retarderait de cinq ans la réalisation du plan « Horizon 2005 ». Le seul but de cette opération serait de servir des intérêts immobiliers à Bruxelles.

Un nouveau site est-il effectivement à l'étude?

Qui profitera de ce changement de politique?

Ce site pose-t-il des problèmes pour le tracé Bruxelles Nord-Schaerbeek-Haren? Un nouveau tracé est-il nécessaire? Pendant combien de temps le permis de bâtir du tracé est-il valable? Quel

het treinverkeer en de rijtijd? Zo ja, vereisen die problemen een nieuw spoortracé om een normaal treinverkeer toe te laten?

Ten derde, hoelang blijft de reeds afgeleverde bouwvergunning voor het spoortracé nog geldig? In Vlaanderen vervalt een bouwvergunning al na twee jaren.

Ten vierde, welke vertraging brengt de studie voor een nieuw spoortracé met zich mee voor de verbindingen Brussel-Mechelen en Brussel-Leuven, ingegrepen de Limburgse treinverbindingen?

Ten vijfde, kan dat nieuwe tracé Het Moeraske bedreigen? Zo ja, in welke mate?

Ten zesde, plegen de NMBS en het Brussels Gewest daarmee niet al een eerste inbreuk op het nog in Brussel en Vlaanderen te ratificeren samenwerkingsakkoord aangaande het investeringsplan van de NMBS?

18.02 Minister **Isabelle Durant**: In het ontwerp van het gewestelijk ontwikkelingsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat tot 31 januari 2002 aan een openbaar onderzoek is onderworpen, wordt inzake een eventueel bijkomend hogesnelheidstreinstation een haalbaarheidsstudie gevraagd, zowel rekening houdend met de nulloptie als met andere locaties dan die door de NMBS voorgesteld. Op 1 oktober 2001 vond op het federaal ministerie van Verkeer en Infrastructuur, directie Werken met Federale Financiering, een offerteaanvraag plaats voor een globale studie naar de opportuniteit, de inplanting, de voorwaarden en kosten voor een nieuwe hogesnelheidstreinterminal, de zogenaamde tweede terminal, in de dichte nabijheid van Brussel, waarbij diverse alternatieven moeten worden bestudeerd. Die studie, met een uitvoeringstermijn van vijf kalendermaanden, zal in het voorjaar van 2002 starten.

Er is dus momenteel geen beslissing over een nieuwe vestigingsplaats. Wij zitten in de fase van het openbaar onderzoek wat het GOP van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft. Er is aan onze diensten een studie gevraagd van de diverse alternatieven.

De tweede vraag was of de inplanting van een dergelijke tweede terminal verband houdt met een van de tracés van de lijnen richting Mechelen en Leuven. Het antwoord is nee. De keuze voor de inplanting van de terminal staat in principe los van de tracés voor de lijnen richting Mechelen en Leuven waarvoor reeds in 1999 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd. In de zone waar later mogelijk de tweede terminal wordt ingeplant, Schaarbeek reizigers of Schaarbeek vorming, kan met voorlopige tracés worden gewerkt teneinde geen constructies te bouwen die later overbodig zouden blijken. Dit punt moet nog verder bediscussieerd worden tussen de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De werken die het voorwerp uitmaken van de vergunning van 1999 werden reeds aangevat en zullen volgens een weldoordachte fasering worden voortgezet met de bedoeling het bestaande treinverkeer zo weinig mogelijk te hinderen, wat geen eenvoudige opgave is in dit drukke en complexe knooppunt. Hoe dan ook bestaat de eerste grote fase erin de viersporigheid tussen Brussel en Leuven zo snel mogelijk

sera le retard occasionné par un nouveau tracé? Le «Moeraske» est-il menacé? La SNCB et la Région bruxelloise n'enfreignent-ils pas l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB?

18.02 **Isabelle Durant**, ministre: En ce qui concerne le nouveau site, une étude de faisabilité a été demandée et un appel d'offre a été lancé le 1^{er} octobre. Cette étude débutera en 2002 et durera cinq mois. Il n'est donc pour l'instant pas question d'un nouveau site. La Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB doivent examiner ce dossier. Le site est indépendant de la ligne en direction de Malines et de Louvain, pour lesquelles un permis d'urbanisme a été délivré dès 1999. Il est capital que ces travaux ne perturbent pas les liaisons ferroviaires.

L'on a déjà entamé les travaux tout en veillant à gêner le moins possible le trafic ferroviaire. Il n'y a pas d'étude en cours pour de nouveaux tracés vers Malines ou Louvain.

continu door te trekken. Nadien zullen de werken worden uitgevoerd die verband houden met de tracés voor zowel snel als traag verkeer in de richting van Mechelen en andere werken die verband houden met de verbetering van de doorstroming in de noord-zuid-verbindingen vanuit Jette en de Leopoldswijk ter hoogte van Brussel Noord.

Er is geen studie bezig voor nieuwe spoortracés richting Mechelen en Leuven. Verder wil ik nog antwoorden dat er geen enkele inbreuk is op het aanstaande samenwerkingsakkoord over het investeringsplan. Het is niet de bedoeling om dat te veranderen. Het was eind dit jaar goedgekeurd in de plenaire vergadering. Wij kunnen dit dus onmogelijk veranderen na de stemming in het Hoofdstedelijk Gewest.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het (ontwerp)-KB over de zijzichtverbeterende systemen" (nr. 5966)

19 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet d'arrêté royal relatif aux systèmes permettant d'améliorer la vision latérale" (n° 5966)

19.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb vernomen dat er een ontwerp van koninklijk besluit wordt voorbereid. Dit zou in december 2001 op een Ministerraad zijn behandeld. Tot onze verbazing vernamen wij dat deze verplichting slechts zou worden opgelegd aan vrachtwagens, niet aan bussen en trams. Dat verbaast mij. In een antwoord op vragen van mij heeft de minister immers gesteld dat door afwezigheid van een camera of dodehoekspiegel bij vrachtwagens in 1999 43 voetgangers of fietsers het slachtoffer werden van een zwaar ongeval: 11 doden, 8 zwaargewonden en 24 lichtgewonden. In antwoord op een vraag van mij op 28 maart 1999 werd ook gezegd dat er 22 voetgangers en fietsers in een ongeval terechtkwamen door afwezigheid van een dodehoekspiegel of camera op autobussen of trams: 4 doden, 3 zwaargewonden en 15 lichtgewonden. Dat zijn cijfers die u mij hebt gegeven. Het verbaast mij ten zeerste dat men in een ontwerp van koninklijk besluit tot verplichting van een dodehoekspiegel, deze verplichting enkel aan de vrachtwagens oplegt. Ik pleit ervoor dit aan te passen en uit te breiden naar bussen en trams. De Lijn in Vlaanderen rust nieuwe bussen trouwens systematisch uit met dergelijke apparatuur. Als er 4 doden vallen volgens het BIVV en 3 zwaargewonden, is dat reden genoeg om ook bussen die verplichting op te leggen. Dat is het eerste punt.

Het tweede punt dan. Hoe ver staat u? U had vooraf gezegd dat u van het Europees voorzitterschap gebruik zou maken om dit hoog op de agenda te krijgen en een regeling tot stand te brengen voor het einde van het Europees voorzitterschap. Hebt u dit kunnen doordrukken? Wanneer zal er een verplichting zijn – ik vraag de juiste datum, niet het juiste jaartal – om in België vrachtwagens en liefst ook autobussen uit te rusten met dergelijke apparatuur?

19.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de risico's op ongevallen door dode hoek verschillen naargelang vrachtwagen, bus of tram. Ik heb de cijfers met de slachtoffers die zo een ongeval hadden met een tram. Dat wil niet zeggen dat dit te maken heeft met de dodehoekproblematiek bij trams. Dat gaat om ongevallen met slachtoffers en staat niet specifiek in verband met de

19.01 Jos Ansoms (CD&V): Le projet d'arrêté royal relatif à l'introduction de systèmes permettant d'améliorer la vision latérale dans les véhicules en supprimant l'angle mort, ne concerne pas les autobus, les autocars et les trams. Etant donné le nombre élevé de victimes provoquées par les camions (43 l'an dernier), je suis d'accord que le plus important est d'élaborer une réglementation obligatoire pour cette catégorie de véhicules. Mais les autocars, les autobus et les trams ont également fait 22 victimes en 1999. Pourquoi ledit arrêté royal ne s'applique-t-il pas à ces véhicules? La société De Lijn est déjà occupée à équiper ses nouveaux bus de rétroviseurs anti-angle mort.

Qu'en est-il de cette obligation, notamment sur le plan européen? La Belgique a-t-elle fait progresser ce dossier au cours de sa présidence?

19.02 Isabelle Durant, ministre: Les risques ne sont pas les mêmes pour les camions, les bus et les trams. Dans les autocars et les autobus, le chauffeur est assis plus bas et sa vision à droite est

dodehoekproblematiek. Waarom en hoe heb ik gewerkt om dat te bepalen? Het risico van een ongeval inzake dodehoekproblematiek is verschillend naargelang de voertuigconfiguratie. Bij autocar en bus spelen enkele factoren als de lagere positie van de bestuurder en het gebruik van ramen in de deur. Rechts heeft de bestuurder een ruimer rechtstreeks gezichtsveld. Daarin verschilt een bus van een vrachtwagen. Verder is de ruimte tussen de wielen beter afgeschermd – er is een bagageruimte – en dat voorkomt dat fietsers of voetgangers onder het voertuig terechtkomen. Vele recente bussen zijn uitgerust met vooruitstekende voelspietspiegels die een ruimer gezichtsveld bestrijken.

Ik heb alleen maar een beslissing genomen in verband met de vrachtwagens. Deze beslissing werd genomen op basis van verschillende elementen. Ik heb ook gekeken welke de voorziene verplichtingen waren van de Europese Commissie, in het kader van het ontwerp van de richtlijn, waarbij gezichtsveldverruimende systemen verplicht zijn voor vrachtwagens en optioneel zijn voor bussen en autocars, omwille van de redenen die ik reeds heb aangestipt. Ook in Nederland bestaat reeds een systeem van subsidiëring en premies voor gezichtsveldverruimende systemen, echter beperkt tot vrachtwagens. Verschillende elementen spelen een rol bij de toepasbaarheid op vrachtwagens of trams en bussen. Om de kans dat de Europese Commissie België verbiedt om een eigen reglementering van gezichtverbeterende systemen aan te nemen, zo klein mogelijk te maken, werden enerzijds dezelfde technische voorschriften overgenomen als in de ontwerprichtlijn en werden anderzijds die voorschriften verplicht gemaakt voor dezelfde categorie van voertuigen.

Autrement dit, j'ai repris les textes que la Commission va nous imposer, afin d'éviter les problèmes au moment où nous voudrions être les premiers. Ces textes n'étant applicables qu'aux camions, nous nous sommes limités à cette catégorie de véhicules.

Par ailleurs, je vous rappelle que nous avons aussi décidé de travailler sur les camions des pouvoirs publics ou ceux concernés par des marchés mis en œuvre par le pouvoir public. La circulaire ad hoc passera au Conseil des ministres ce vendredi 11 janvier 2002.

19.03 Jos Ansoms (CD&V): Is het mogelijk om ook nog een antwoord te formuleren op mijn bijkomende vraag? Wanneer is de verplichting in België een feit? Als ik het goed gehoord heb, dan heeft u zich bij het ontwerp van het koninklijk besluit laten richten door het gevaar eventueel af te wijken van een ontwerprichtlijn die er misschien zal komen. Ik leid hieruit af dat wat u heeft gedaan in december 2001 een paniecreactie is geweest. Bij het einde van ons Europees voorzitterschap bent u tot de vaststelling gekomen dat er op Europees vlak geen vooruitgang is geboekt. U hebt de illusie willen geven aan de publieke opinie dat er nog voor het einde van het jaar een regeling zou worden getroffen in verband met de dodehoekspiegel. In de berichtgeving aan de pers heeft eerste minister Verhofstadt u zelfs voorbijgestoken. Daaruit leidt iedereen af – de Fietsersbond en ikzelf – dat er inderdaad een regeling is voor de dodehoekspiegel. De realiteit is dus dat u, in afwachting van een Europese richtlijn, een ontwerp koninklijk besluit heeft gemaakt dat

meilleure. L'espace entre les roues est également mieux protégé. Par ailleurs, de nombreux bus et autocars disposent de rétroviseurs proéminents.

Un projet de directive européenne n'impose l'utilisation de systèmes élargissant la vision latérale qu'aux camions. Les Pays-Bas ne l'imposent également qu'aux camions.

Ik heb dezelfde teksten genomen als die van de Europese Commissie, waarbij dient te worden aangestipt dat zij enkel van toepassing zijn op vrachtwagens. Daarnaast zal in januari aan de Ministerraad een ontwerp-circulaire worden voorgelegd betreffende de vrachtwagens die het voorwerp zijn van overheidsopdrachten.

19.03 Jos Ansoms (CD&V): A quel moment cette obligation entre-t-elle en vigueur en Belgique?

La présidence est terminée. Au niveau belge, peu de progrès ont été réalisés. Il y a quelques mois, le premier ministre avait proposé que l'obligation entrerait en vigueur à la fin de 2001. Une illusion, une fois de plus.

La ministre attend-elle une directive européenne visant à instaurer l'obligation, en Belgique, du rétroviseur destiné à supprimer

pas van toepassing zal zijn zodra er een Europese richtlijn is. Is het niet zo, dan wil ik van u duidelijk vernemen wanneer de verplichting in België in de loop van dit jaar zal worden ingevoerd, los van wat er zich op Europees vlak afspeelt. Kan u dit bevestigen?

19.04 Isabelle Durant, ministre: Tout d'abord, le principe: nous avons pris un arrêté. J'ai toujours voulu travailler d'abord au niveau européen. J'ai fait toutes les pressions nécessaires y compris avec les pays du Benelux. Cette fois-là, j'ai obtenu une bonne alliance avec les Pays-Bas et le Luxembourg pour m'adresser à tous mes collègues et pour mettre la pression sur la présidence.

Il ne fut pas possible de modifier la directive et ce n'est d'ailleurs pas une compétence de mon conseil mais bien du conseil Marché intérieur. Cependant, le signal est clair: la Commission changera cette directive pour imposer le système anti-angle mort pour les tous les camions.

Je ne sais pas quand l'Europe l'imposera. Le signal est clair et ils travaillent actuellement au texte. La fiche technique a déjà été réalisée. J'ai décidé de reprendre cette fiche technique et de prendre un arrêté en Belgique pour que la décision de principe soit prise et cela a été fait au mois de décembre. J'anticipe sur l'Europe et nous serons donc les premiers et même probablement prêts avant l'Europe.

Quel est le délai? Une série de concertations sont obligatoires. L'arrêté est passé en Conseil des ministres, est parti en consultation commission industrie puisque c'est la procédure obligatoire et en consultation des régions, comme tous les arrêtés en matière de sécurité routière. Les régions n'ont pas de délai à respecter pour remettre leur avis et je le regrette. J'attends souvent des mois pour avoir l'avis des régions. Après avoir reçu l'avis des régions, il passe au Conseil d'Etat et à ce moment-là, l'arrêté pourra entrer en vigueur. Il m'est donc difficile de prévoir un délai précis.

Je ne peux pas dire quand la directive européenne sera adoptée et d'application. Elle devra être avant tout transposée. Mais à mon avis, nous serons prêts avant l'Europe. Nous avons voulu anticiper en prenant les dispositions telles que l'Europe prévoit de les prendre et en reprenant exactement le texte que la Commission déposera en termes de spécifications techniques, ce qui nous donnait toutes les chances d'éviter tous les problèmes.

19.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wens nog een bijkomend vraagje te stellen. Als u een koninklijk besluit maakt, dan is dat op basis van een wet. Op basis van welke wet maakt u dit uitvoeringsbesluit? Is er een wettelijke basis – u zegt immers dat u niet op Europa wacht – om dit koninklijk besluit in België doorgang te doen vinden? Elk koninklijk besluit moet in uitvoering van een wet worden genomen.

19.06 De voorzitter: Het gaat om het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

19.07 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik vraag aan de minister, op basis van welke wet?

l'angle mort – ou prendra-t-elle une décision indépendamment des décisions européennes? Quelle date propose-t-on?

19.04 Minister Isabelle Durant: Ik heb eerst op Europees niveau willen werken, maar het was tot nu toe niet mogelijk de Europese richtlijn te wijzigen. De Commissie zal later de dodehoeksystemen voor alle vrachtwagens verplicht stellen. België zal vooruitlopen op de goedkeuring van een aldus gewijzigde richtlijn.

De termijn die ik nodig zal hebben, zal afhangen van het verplichte overleg, waarbij onder meer de Gewesten en de Raad van State geraadpleegd moeten worden. Wij zullen dus vooruitlopen op de Europese richtlijn, maar ik ben gehouden de gebruikelijke overlegronde te houden.

19.05 Jos Ansoms (CD&V): Un arrêté royal est nécessairement pris en vertu d'une loi. Existe-t-il véritablement une base légale pour prendre un arrêté royal pour la Belgique?

19.06 Le président: Il existe déjà un arrêté royal du 15 mars 1968.

19.08 De voorzitter: U hebt het antwoord.

19.09 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer Vanhoutte, de technische uitrusting die is voorzien moet voldoen, is het dat? Wij zullen kijken of het kan. Ik hoop het, want het is altijd mijn stelling geweest dat wij niet moeten wachten op Europa. Europa laat de optie toe voor autobussen. Toch zou ik willen pleiten, mevrouw de minister, voor de uitbreiding. Wij hebben veel meer redenen om meer te doen dan Europa, want bij ons is de wegeninfrastructuur – zeker in Vlaanderen – veel onveiliger dan bijvoorbeeld in Nederland. Wij hebben alle redenen om meer te doen dan dergelijke veilige landen.

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

20 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verlenging van lijn 11 in de Antwerpse haven richting Nederland" (nr. 5982)

20 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le prolongement de la ligne 11 dans le port d'Anvers en direction des Pays-Bas" (n° 5982)

20.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, misschien heeft Nederland ons nodig in dit dossier en misschien kunnen wij zo toch wat vooruitgang boeken inzake het dossier van de IJzeren Rijn. Wij hebben via de kranten vernomen dat men in Nederland een definitieve beslissing heeft genomen omtrent lijn 11. Lijn 11 is de verbinding van de Antwerpse haven, richting Bergen-op-Zoom. Volgens de Nederlandse minister Netelenbos zou deze lijn aangelegd moeten zijn voor 2010, aldus een krantenbericht. In het investeringsplan 2001-2012 van de NMBS is de afronding van dit project voorzien voor na 2012. De vraag of is het plan zal worden goedgekeurd. Ik heb altijd voorspeld dat de kans klein is dat het wordt goedgekeurd en ik vrees dat ik weer gelijk krijgt, wanneer ik de discussies in het Vlaams parlement volg. Mijnheer Vanoost, u kunt het erop nalezen, ik heb dat herhaaldelijk gezegd, maar men gelooft mij nooit.

20.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer Ansoms, het is wel spijtig dat u niet de resultaten van de verkiezingen kunt voorspellen.

20.03 Jos Ansoms (CD&V): Dat komt ook nog. In het investeringsplan 2001-2012, dat eventueel zal worden goedgekeurd, is de afronding van dit project dus voorzien voor na 2012. De plannen van de Nederlandse minister en het investeringsplan van de NMBS zijn dus tegenstrijdig. Ik had daar graag meer duidelijkheid over gehad.

Ik heb ook vernomen dat Nederland kiest voor het westelijk tracé, terwijl de NMBS voorstander blijft – ik heb het nagekeken – van het oostelijk tracé. Dit was vroeger ook reeds hun standpunt en het staat ook zo op de plannen, die ik heb kunnen inkijken. Men blijft het oostelijk tracé verkiezen. Bovendien moet ik u zeggen dat de lokale bevolking, ook de Belgische, voorstander is van het westelijk tracé, maar dat de NMBS mordicus – zoals dat al eens meer het geval is – haar oorspronkelijk standpunt handhaaft en zegt, nee, wij hebben voor het oostelijk tracé gekozen en wij blijven daarbij. Mevrouw de minister, wat is uw standpunt terzake?

19.09 Jos Ansoms (CD&V): Nous l'examinerons. Je souhaite néanmoins plaider en faveur d'un élargissement de la mesure car l'infrastructure de nos routes n'offre guère de garanties de sécurité, à l'inverse d'autres pays européens comme les Pays-Bas.

20.01 Jos Ansoms (CD&V): Selon la ministre néerlandaise Netelenbos, la ligne 11 partant du port d'Anvers en direction de Bergen-op-Zoom doit être aménagée avant 2010.

20.03 Jos Ansoms (CD&V): Or, le plan d'investissement 2001-2012 de la SNCB ne mentionne ce projet que pour après 2012.

Comment la ministre explique-t-elle cette divergence?

En outre, les Pays-Bas et la population optent pour le tracé ouest alors que la SNCB privilégie davantage le tracé est.

Quel est le point de vue de la ministre dans ce dossier?

20.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, over het dossier van de doortrekking van lijn 11 onderhandelen België en Nederland al jaren. Ook in het HST-verdrag van 1996 werd het aangekaart. Ook de afgelopen maanden hebben België en Nederland herhaaldelijk besprekingen gehouden over dit dossier. Er werden enkele afspraken gemaakt die in een ontwerpovereenkomst werden vastgelegd. De afspraken hebben betrekking op de keuze van het tracé ter hoogte van de grens, de technische uitvoering van de spoorlijn, de planning en de financiering. De geëlektrificeerde verbinding zal ten laatste tegen 2010 in dienst worden genomen en zal gedeeltelijk over dubbel en op enkel spoor lopen. Later zullen op Nederlands grondgebied nog enkele bijkomende faciliteiten worden gecreëerd na bijkomend onderzoek en procedures. Het gaat hierbij onder meer om de ontubbing van de lijn, de vrije kruising en eventuele omleidingen rond bebouwde kernen. België wordt bij deze tweede fase niet meer betrokken.

In België werd de doortrekking van het tracé door het Vlaams Gewest reeds in 1996 in het gewestplan opgenomen. Het tracé ligt aan de oostkant van de A12 en zou als dusdanig behouden blijven. Ter hoogte van de grens zou op Nederlands grondgebied naar de westkant van de A12 worden overgestoken via een brug die over de autosnelweg wordt aangelegd. Aangezien de streefdatum is vastgelegd op 2010 is er nog voldoende tijd voor bijkomende procedures zoals milieueffectenrapporten, bouwvergunningen, onteigeningen en aanbestedingen. De procedure voor het uitreiken van een bouwvergunning is onderworpen aan inspraak en advies van de bevolking en de betrokken gemeentebesturen. De vergunning wordt door het Vlaams Gewest afgeleverd.

20.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Mevrouw de minister, dit is dus een nul over de gehele lijn. Wat het traject betreft, staat u dus achter het standpunt van de NMBS, niettegenstaande dat milieugroeperingen, waarschijnlijk ook Agalev, pleten voor het westelijk traject. U blijft echter het oostelijke traject steunen, zoal het op het Gewestplan is getekend en zoals de NMBS het heeft gekozen. Ik zal in de streek laten weten dat de minister achter het standpunt van de NMBS blijft staan.

Wat ik echter helemaal niet begrijp is het antwoord dat de NMBS waarschijnlijk voor u heeft opgesteld over de investeringen. Stel dat het investeringsplan zou worden goedgekeurd. Ik heb hier de lijst bij mij en ik lees dat lijn 11 wordt verlengd en dat dit 1,52 miljard zal kosten. Als ik naar de tijdstabel kijk, wordt er in 2006 10 miljoen uitgegeven, nog eens 10 miljoen in 2007, 300 miljoen in 2008, 300 miljoen in 2009, 300 miljoen in 2010, en dan telkens daarna 300 miljoen en na 2012 nog 980 miljoen. U zegt nu dat dit zoals afgesproken allemaal vóór 2010 zal worden uitgevoerd, maar op het investeringsplan van de NMBS zie ik dat van het 1,52 miljard slechts 900 miljoen is voorzien vóór 2010, 600 miljoen ná 2010 en nog eens 980 miljoen na 2012. Dat strookt dus niet met uw antwoord. In de tabel staan andere cijfers dan diegene die u heeft gegeven. Dat begrijp ik niet.

20.06 Minister **Isabelle Durant**: Ik zal dat eens nakijken, maar het is mogelijk dat de NMBS alleen cijfers geeft van de geëlektrificeerde verbindingen tegen 2010.

20.04 **Isabelle Durant**, ministre: Le prolongement de la ligne 11 est prévu depuis longtemps. Le traité de 1996 relatif au TGV en fait déjà mention. Les discussions que nous avons menées avec les Pays-Bas ont abouti à un projet d'accord. Le tracé électrifié pourra être réceptionné en 2010 au plus tard. Des dédoublements de voies, des déviations etc. pourront encore être aménagées ultérieurement sur le territoire des Pays-Bas mais cela ne concerne en aucune façon la Belgique. Le tracé se situe le long de l'A 12, sur le côté est. Aux Pays-Bas, le tracé occupera le côté ouest. La construction d'un pont devra permettre ce changement de direction à la frontière. L'échéance de 2010 nous laisse suffisamment de temps pour réaliser une étude d'impact sur l'environnement et permettre aux populations concernées de donner leur avis. Le permis sera accordé par la Région flamande.

20.05 **Jos Ansoms** (CD&V): La ministre défend apparemment le point de vue de la SNCB. Certaines organisations de défense de l'environnement et Agalev ne sont pourtant pas de cet avis.

En ce qui concerne les investissements, on peut calculer que le plan d'investissements de 1.520 millions ne pourra être réalisé à l'horizon 2010.

300 millions en 2007, en 2008 et en 2009 ne représentent que 900 millions en tout. Après 2010, 600 millions devront encore être payés, puis à nouveau 680 millions après 2012. Ces tableaux ne correspondent donc pas aux affirmations de la ministre.

20.06 **Isabelle Durant**, ministre: Je vais examiner ces chiffres. Peut-être la SNCB ne parle-t-elle que de la liaison électrifiée.

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

21 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS van 21 december 2001 om de investeringen met 230 miljoen euro terug te schroeven, tenzij de regering zelf over de brug komt" (nr. 6047)

21 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision du conseil d'administration de la SNCB du 21 décembre 2001 de réduire les investissements d'un montant de 230 millions d'euros, à moins que le gouvernement lui-même n'intervienne" (n° 6047)

21.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het wordt nog erger. Op dit ogenblik discussieert men in het Vlaams Parlement over de goedkeuring van het investeringsplan. In elke geval zal het niet deze week gebeuren, omdat leden van de meerderheid aan een en ander beginnen te twijfelen. Met name de heer Voorhamme in hoogsteigen persoon heeft begrepen dat Vlaanderen niet kan prefinancieren of cofinancieren in spoorweginfrastructuur. Mijnheer Vanoost, ik heb dat proberen uit te leggen, maar men ging daar niet op in. Nu heeft men dat plots ontdekt, dankzij een geleerde professor van de Gentse universiteit. Die pre- en cofinanciering was een opschortende voorwaarde voor de SERV om een gunstig advies te geven voor het investeringsplan.

Tijdens de discussie hierover heeft de Raad van Bestuur van de NMBS al vastgesteld dat er voor 2002 9 miljard frank investeringsgeld ontbreekt. Bijgevolg dienen de investeringen teruggeschroefd, tenzij de federale regering met een injectie van € 72 miljoen over de brug komt en de financiële lasten op zich neemt voor een bijkomende leasingoperatie voor het resterende bedrag van € 157 miljoen.

U begrijpt dus, mevrouw de minister, mijn grote verbazing. Het investeringsplan is nog niet goedgekeurd, het voorlopige applaus in de Kamer is nog niet stilgevallen en men begint al € 230 miljoen af te knabbelen.

Mevrouw de minister, kloppen deze berichten? Weet u welke investeringen hierdoor in het gedrang zouden komen? Vindt u dit, als minister, geen ondergraving van het investeringsplan nog voor het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten is goedgekeurd en zal de regering tegemoetkomen aan het alternatieve voorstel van de NMBS om een bijkomend bedrag van € 72 miljoen op tafel leggen of bijkomend de financiële lasten van een leasingoperatie op zich nemen?

21.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, il est vrai que le 21 décembre dernier, le conseil d'administration de la SNCB a mis en évidence non pas le fait que la société avait un besoin de financement mais bien un besoin de trésorerie, ce qui est différent. En fait, la SNCB constate que, bien que l'Etat respecte ses engagements, elle rencontre un problème de trésorerie à hauteur de 72 millions d'euros en ce qui concerne l'investissement pour 2002.

Comme vous le savez, la gestion de la trésorerie est une compétence de l'entreprise et relève de son autonomie.

Mais je voudrais attirer votre attention sur un élément étonnant. Au

21.01 Jos Ansoms (CD&V): Le 21 décembre 2001, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de réduire de 230 millions d'euros les investissements programmés étant donné que cette somme est aujourd'hui manquante. Seul le gouvernement fédéral pourrait empêcher cette réduction en dégageant 72 millions d'euros et en supportant le fardeau financier d'une opération de leasing à hauteur de 157 millions d'euros.

Ces informations sont-elles exactes? Et la ministre ne considère-t-elle pas que cette réduction des investissements porte atteinte au plan d'investissements avant même qu'un accord de coopération ait été approuvé? Le gouvernement réservera-t-il une suite à la proposition de la SNCB? Dans la négative, comment pourra-t-on résoudre le problème?

21.02 Minister Isabelle Durant: Door deze beslissing van de raad van bestuur heeft de NMBS inderdaad de aandacht gevestigd op een thesauriebehoefte voor investeringsdoeleinden ten bedrage van 72 miljoen euro. Het beheer van de thesaurie is het gevolg van de autonomie van de onderneming, maar paradoxaal genoeg stel ik vast dat de NMBS 52 miljoen in ABX heeft

mois de décembre dernier, la SNCB décidait de mettre 50 millions d'euros dans la filiale française d'ABX. Mais peut-être ignorait-elle qu'elle allait rencontrer un problème de trésorerie de 72 millions d'euros?

En tout état de cause, j'estime que lorsque l'on place de l'argent disponible dans ABX, il est inacceptable de s'adresser au gouvernement pour un besoin de trésorerie.

Personnellement, je ne dis pas comme certains que je veux faire d'ABX une multinationale de premier rang. Je dis que je veux faire de la SNCB une entreprise qui soit la première à faire arriver ses trains à l'heure et à offrir un service public de qualité.

Par ailleurs, je renvoie aussi au problème des choix en matière de filialisation et d'ABX en particulier. Je le répète. Si l'on peut se permettre de placer 50 millions d'euros dans ABX, on peut aussi éventuellement avoir des priorités en matière d'investissements. L'Etat respecte ses engagements. De plus, il n'est évidemment pas question de remettre en cause les choix antérieurs des plans d'investissement 1995-2001. Et je ne vois pas pourquoi on partirait du principe que les gouvernements futurs ne tiendraient pas compte des décisions prises dans le cadre de l'accord de coopération qui doit encore passer – je le sais – une épreuve difficile; j'en veux pour preuve ce qui s'est passé au Parlement flamand.

En conclusion, je relève un paradoxe et je constate que le dossier ABX (qui n'est pas encore tranché) constitue un des éléments pouvant expliquer des manques de financement. Enfin, j'ajoute que l'on peut compenser des problèmes de trésorerie dans d'autres domaines mais qu'il faut savoir quelles sont les priorités que l'on accorde.

21.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is duidelijk dat er geen bijkomende middelen zullen worden verstrekt. Ik noteer dat, maar op welke investeringen zal dan worden bespaard? Welke investeringen zullen niet worden uitgevoerd, vermits het niet gaat over de thesaurieproblemen van 72 miljoen, maar over 230 miljoen euro. Ik vermoed dat daardoor voor een deel van het rollend materiaal een bijkomende leasing moet worden aangegaan. Of gaat u ermee akkoord dat bepaalde investeringen worden geschrapt?

21.04 Isabelle Durant, ministre: Je ne tire pas de conclusion mais, d'un côté, on met en évidence un manque de trésorerie et de l'autre, on est capable de mobiliser 50 millions d'euros pour ABX. Cela m'interpelle. C'est tout ce que je constate et nous devons voir ce qu'il y a lieu de faire.

geïnvesteed. Ik verwijs dus naar die eerdere beslissing van de raad van bestuur die opnieuw het vraagstuk van de keuzen inzake filialisering en van de investeringsprioriteiten aan de orde stelt.

21.03 Jos Ansoms (CD&V): Quels investissements ne seront pas réalisés pour une valeur de 230 millions d'euros?

21.04 Minister Isabelle Durant: Wanneer ik vaststel dat de overheid haar verbintenissen nakomt en dat een min of meer gelijkwaardig bedrag in ABX wordt geïnvesteerd, dan stel ik mij vragen.

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

22 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de digitale camera's" (nr. 6048)

22 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux radars automatiques" (n° 6048)

22.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wist niet dat dit alles zo actueel zou worden, maar het is zowat het belangrijkste thema dat de voorbije dagen de Belgische politiek heeft beroerd. Een camera die al dan niet werkt. In dit land zijn wij zo ver gekomen dat dit een majeur probleem is. Alles wel beschouwd is het droevig dat de verkeersveiligheid gereduceerd wordt door het al dan niet functioneren van én of twee camera's. Maar, indien dat de zaak vooruit helpt, dan nemen we dat erbij. Het gaat echter over veel fundamenteelere problemen dan dit.

In een debat in de Zevende Dag waar ook ik aan deelnam, hebt u gezegd dat u het plan heeft opgevat om een nieuw model van camera's te lanceren, namelijk de digitale camera's, omdat de huidige camera's voorbijgestreefd zijn.

In dat verband heb ik enkele vragen. Betekent dit dat u op dit ogenblik bezig bent met een nieuw Koninklijk Besluit voor de homologatie van dergelijke digitale camera's? Ik denk niet dat men, op basis van het huidige KB, een dergelijke camera kan homologeren, eiken en goedkeuren.

Vervolgens waren er heel wat burgers reeds in de overtuiging dat men met digitale camera's – "digitaal" klinkt modern en dus denkt men dat dat van alles en nog wat mogelijk maakt – ook het werkingsgebied van de camera's kan uitbreiden. Ik denk bij voorbeeld aan het rijden over een ononderbroken witte lijn of het bumperrijden en dergelijke. Er zijn dus mensen in dit land die denken dat met die digitale camera's zowat alles kan worden gedetecteerd en bestraft.

Is het uw bedoeling om ook het werkingsterrein van de onbemande camera's of liever onbemenste camera's uit te breiden?

22.02 Minister Isabelle Durant: Mijn diensten hebben al contact gehad met het Vlaams Gewest, en de dienst Metrologie van het ministerie van Economische Zaken. De dienst Metrologie moet vooralsnog het bestaande koninklijk besluit van 11 oktober 1997 over de goedkeuring en de homologatie van de automatisch werkende toestellen, gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie van het wegverkeer en de uitvoeringsbesluiten terzake, ongewijzigd toepassen. De reden daarvoor is dat een ontwerp van koninklijk besluit met algemener draagkracht uitgaande van het ministerie van Economische Zaken van toepassing zal zijn op het domein van de digitale camera's. Het ontwerp van koninklijk besluit zal in de komende weken op de agenda van de Ministerraad komen te staan, waarop binnen een maand een adviesaanvraag aan de Raad van State zal volgen.

Volledigheidshalve deel ik u mee dat, in uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 26 oktober 2001 inzake verkeersveiligheid, mijn diensten een overlegvergadering met de dienst Metrologie hebben gepland voor begin volgende week. Dat overleg zal meer duidelijkheid brengen. Ik kan nu dus moeilijk een preciezer antwoord geven.

De oude camera's zullen hun homologatie niet verliezen. Het nieuwe homologatiebesluit kan niet tot gevolg hebben dat de oude camera's niet meer gehomologeerd zouden worden.

22.01 Jos Ansoms (CD&V): Depuis des années, notre parti réclame l'homologation des nouvelles caméras qui représentent un gain potentiel en temps et en efficacité, afin qu'elles puissent enfin être mises en service.

Le gouvernement ayant apparemment décidé d'utiliser ces caméras digitales, l'arrêté d'homologation actuel ne doit-il pas être modifié? La ministre prépare-t-elle cette modification? Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Les caméras automatiques actuelles perdront-elles leur agrément? A quand la publication du nouvel arrêté d'homologation?

22.02 Isabelle Durant, ministre: J'ai eu des contacts avec la Région wallonne et le service de la Métrologie du département des Affaires économiques. Le ministre de l'Economie élabore un nouveau projet d'arrêté royal sur les caméras numériques. Le nouveau projet sera prochainement examiné au Conseil des ministres et fera l'objet, la semaine prochaine, d'une réunion de concertation entre le service de la Métrologie et mes services. L'homologation des anciennes caméras est maintenue. Je ne peux encore citer aucune date en ce qui concerne l'entrée en vigueur du nouvel arrêté d'homologation. Nous collaborons en tout cas avec les Affaires économiques et la Région flamande qui est demanderesse en cette matière.

Ik kan moeilijk zeggen wanneer het nieuwe homologatiebesluit gepubliceerd zal worden. Op de volgende Ministerraad zullen wij daarover spreken, waarna wij het advies van de Raad van State moeten afwachten. Dat besluit komt van mijn collega, de heer Picqué, maar wij werken samen. Momenteel werken wij vooral ook samen met het Vlaams Gewest, dat vragende partij is, hoewel het koninklijk besluit natuurlijk voor het hele grondgebied zal gelden.

22.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel juist vast dat een van mijn vragen niet op het briefje staat dat is overgemaakt. Mevrouw de minister, is het de bedoeling het werkingsterrein van de onbemande camera's uit te breiden? Zoals u weet kan men met dergelijke automatische systemen momenteel slechts drie overtredingen vaststellen, namelijk te snel rijden, rijden door rood en overladen rijden. Is het de bedoeling dit uit te breiden?

22.04 Minister Isabelle Durant: Dat is een mogelijkheid.

22.05 Jos Ansoms (CD&V): Gaat u het koninklijk besluit dat aan de basis ligt van deze lijst van drie overtredingen uitbreiden?

22.06 Minister Isabelle Durant: Wij zullen zien welke mogelijkheden deze apparaten nog kunnen krijgen. Het belangrijkste element van deze aanpassing is dat wij in de toekomst moeten stoppen met het systeem met filmrolletjes. Dat is veel te complex.

22.03 Jos Ansoms (CD&V): L'objectif consiste-t-il à étendre le champ d'action des caméras automatiques? Jusqu'à présent, elles sont seulement en mesure de constater trois types d'infractions.

22.04 Isabelle Durant, ministre: Cette possibilité existe.

22.06 Isabelle Durant, ministre: Mais pour la mettre en œuvre, il est nécessaire de modifier l'arrêté royal existant. Quoi qu'il en soit, nous abandonnons le système des appareils à bobines de films et optons pour les appareils numériques.

L'idée des caméras digitales est d'avoir un lien direct entre l'appareil et le "verbalisateur" et d'éviter ce système. Quelle que soit la question institutionnelle qui se pose, il y a aussi un problème pratique de perte de temps. C'était le principal élément de la réflexion. Sortons de ce système et trouvons-en un permettant une liaison directe.

De idee achter de digitale camera's is het tot stand brengen van een rechtstreekse band met de beambte die het proces-verbaal opstelt.

Quant à savoir si nous pourrions sanctionner plusieurs infractions, nous verrons dans les travaux qui sont en cours pour le moment, comment nous pouvons le faire de la manière la plus efficace possible en termes de rendement de l'appareil.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.40 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.40 heures.*