



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
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

maandag

18-03-2002

14:00 uur

lundi

18-03-2002

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>
MR	<i>Mouvement réformateur</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 : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting voor fietsers om overdag met de verlichting aan te rijden" (nr. 6618)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de administratieve inning van boetes" (nr. 6657)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de administratieve heffing van parkeerheffingen" (nr. 6683)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de weekenddienst op de lijn 52" (nr. 6662)
- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een bijkomende alternatieve weekenddienst voor de lijn 52" (nr. 6737)
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het invoeren van de zondagsdienst voor en na feestdagen" (nr. 6753)

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

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "kandidaten met dyslexie die het theoretische rijexamen willen afleggen" (nr. 6665)

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aankoop door de NMBS van het gebouw NBB in Hasselt" (nr. 6720)

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

SOMMAIRE

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation imposée aux cyclistes de circuler de jour avec l'éclairage allumé" (n° 6618)

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

Questions jointes de
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la perception administrative des amendes" (n° 6657)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la perception administrative des amendes en matière de stationnement" (n° 6683)

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

Questions jointes de
- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le service de week-end sur la ligne 52" (n° 6662)
- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un service alternatif supplémentaire pendant le week-end pour la ligne 52" (n° 6737)
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration du service du dimanche avant et après les jours fériés" (n° 6753)

Orateurs: **Joos Wauters, Magda De Meyer, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les candidats dyslexiques qui souhaitent présenter l'examen théorique pour le permis de conduire" (n° 6665)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'achat par la SNCB d'un bâtiment de la NBB à Hasselt" (n° 6720)

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 18 MAART 2002

14:00 uur

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

du

LUNDI 18 MARS 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.18 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: De vraag nr. 6422 van de heer Richard Fournaux wordt als ingetrokken beschouwd.

01 **Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting voor fietsers om overdag met de verlichting aan te rijden" (nr. 6618)**

01 **Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation imposée aux cyclistes de circuler de jour avec l'éclairage allumé" (n° 6618)**

01.01 **Daan Schalck** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet niet of mijn vraag handelt over een mop of over een ernstige zaak. Dat zal van het antwoord afhangen.

Mevrouw de minister, na de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid heeft het radiojournaal van de VRT – en misschien waren er nog andere media die dat deden – gemeld dat een van de besluiten van de Staten-Generaal was dat fietsers ook overdag verplicht zouden worden met hun verlichting aan te rijden. Ik heb dat niet teruggevonden in het verslag van de Staten-Generaal of bij de punten die in aanmerking werden genomen.

U weet dat het bij de meeste fietsmodellen een vrij grote inspanning vergt om te rijden met het licht aan. Dat lijkt me een terechte inspanning voor wie 's nachts of in het donker moet rijden; laat daarover geen twijfel bestaan. Fietsers moeten zeker goed zichtbaar zijn. Maar mensen verplichten die extra inspanning te leveren wanneer het zonnig is, bijvoorbeeld in de zomer overdag, lijkt me van het goede teveel. Wij proberen toch meer mensen op de fiets te krijgen, veeleer dan mensen van hun fiets weg te jagen? Ik denk dat het verplicht maken van de fietsverplichting overdag een prachtige maatregel is om ervoor te zorgen dat nog meer mensen hun fiets op stal laten, in plaats van dat ze aangezet worden om er meer gebruik van te gaan maken.

Mevrouw de minister, mijn enige en heel eenvoudige vraag luidt: bestaan er inderdaad plannen fietsverlichting overdag te verplichten?

01.01 **Daan Schalck** (SP.A): Dans le cadre des informations diffusées à propos des Etats généraux de la sécurité routière, il avait été question dans le journal de la VRT-radio du fait que les cyclistes allaient devoir faire fonctionner l'éclairage de leur vélo également le jour. Le rapport des Etats généraux ne fait aucune mention de cette mesure, qui découragerait l'usage de la bicyclette. La ministre a-t-elle l'intention d'obliger les cyclistes à faire fonctionner l'éclairage de leur vélo de jour?

Hoe komt het anders dat zoiets in de berichtgeving terecht komt?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, die maatregel zit niet bij de voorstellen van het begeleidingscomité en van de stuurgroep van de Staten-Generaal. Volgens mijn informatie gaat het om een voorstel van een voorzitter van een meerderheidspartij.

Misschien kan de heer Depreter ons meer inlichtingen verstrekken omtrent dit voorstel.

Uiteraard ben ik geïnteresseerd in de mening en de adviezen van deskundigen en anderen.

Net zoals de heer Schalck ben ik evenwel van mening dat dit niet de wijze is om het fietsgebruik te promoten. De fietsers weten wel dat het moeilijker is om te rijden met licht dan zonder.

Hoewel ik terzake enkele bezwaren heb wil ik toch aandacht schenken aan de adviezen van de experts in deze materie.

De doelstelling van deze verplichting zou erin bestaan een betere bescherming te bieden voor de fietsers, maar ik sta daar sceptisch tegenover. Dit voorstel gaat niet uit van de Staten-Generaal, maar van een meerderheidspartij. Waarom niet trouwens? Ik herhaal dat ik er echter niet van overtuigd ben dat een dergelijke maatregel bevorderlijk is voor het promoten van het fietsgebruik in het algemeen.

01.03 **Daan Schalck** (SP.A): Mevrouw de minister, samen met u hoop ik dat deze maatregel niet meteen wordt doorgevoerd.

In de verre toekomst zal het misschien mogelijk zijn om het product fiets derwijze aan te passen dat het systeem met de dynamo kan worden uitgeschakeld. Op dat ogenblik kan het misschien zinvol zijn om over de maatregel na te denken, al vrees ik dat het effect hiervan op het vlak van verkeersveiligheid verwaarloosbaar klein is.

Hopelijk blijft men het fietsen op zich voldoende belangrijk vinden om het te blijven promoten. De beste maatregel inzake verkeersveiligheid is uiteraard thuisblijven. Welnu, de maatregel waarvan sprake pleit een beetje in die zin, maar ik hoop dat het allemaal niet zo'n vaart zal lopen en dat er geen absurde maatregelen worden ingevoerd, terwijl er andere mogelijkheden bestaan die een groter en voelbaar effect kunnen hebben.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Daan Schalck** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de administratieve inning van boetes" (nr. 6657)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de administratieve heffing van parkeerheffingen" (nr. 6683)

02 **Questions jointes de**

- M. **Daan Schalck** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la perception administrative des amendes" (n° 6657)

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Il me revient que cette mesure aurait été proposée par le président de l'un des partis de la majorité. M. Depreter pourra certainement nous en dire plus. Je pense également qu'une telle mesure ne serait pas de nature à encourager l'usage du vélo. J'ai toutefois l'intention de demander l'avis d'experts concernant l'amélioration de la sécurité des cyclistes.

01.03 **Daan Schalck** (SP.A): J'espère que cette mesure ne deviendra pas effective dans un proche avenir. Il serait peut-être davantage conseillé de l'appliquer lorsque les systèmes d'éclairage des vélos auront été améliorés. En tout cas, je reste très sceptique quant à l'impact d'une telle mesure sur la sécurité routière. Par ailleurs, à mon estime, une telle obligation découragera la pratique du vélo.

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la perception administrative des amendes en matière de stationnement" (n° 6683)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik denk dat iedereen die de verkeersproblematiek een beetje volgt, het erover eens is dat een administratieve inning van boetes een heel goede zaak zou zijn om parketten en gerechtelijke instanties te ontlasten en de seponering of niet-opvolging van zware overtredingen tegen te gaan. U weet dat wij al lang op een administratieve inning aandringen en dit ook als zeer positief ervaren.

Als met het opnieuw categoriseren van boetes zou worden vastgesteld dat alleen de zuivere parkeerovertradingen – het niet betalen van de retributie – administratief kunnen worden afgehandeld, dan moeten wij op termijn met een pervers neveneffect rekening houden. Als dan niet-agenten – hulpagenten, parkeerwachters of privé-instanties – controles doen op het niet-betalen van de parkeerretibutie, zullen zij niet in staat zijn om de echte parkeerovertradingen – parkeren op voetpaden of fietspaden – in één beweging vast te stellen. Zij zullen in de straten mogen vaststellen dat iemand niet heeft betaald. Daarvoor mogen zij ook een onmiddellijke administratieve boete uitschrijven, maar zij mogen niet vaststellen dat een auto op een voetpad of fietspad staat, wat een zwaardere overtrading zou worden. Wij vrezen dat degenen die nu al van het seponeringssysteem misbruik maken, nog meer overtredingen zullen begaan. Zij zullen liever foutparkeren dan de retributie niet betalen, omdat de pakkans – vrezen wij – op dat vlak kleiner zal worden vermits dit niet altijd een prioriteit van de politie zal zijn.

Vandaar mijn vragen specifiek inzake het parkeren. Zijn de besluiten tot hiertoe dat de administratieve afhandeling beperkt blijft tot overtredingen op de parkeerheffingen en niet op het fout parkeren op zichzelf? Wordt er gedacht aan een mogelijke uitbreiding van dit systeem? Wat als dat niet zo is?

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

De **voorzitter**: Ik vraag eens te meer en met nadruk het punt van het Reglement toe te passen in verband met het verbod op het gebruik van gsm's in de commissievergaderingen. Dank bij voorbaat.

02.02 Daan Schalck (SP.A): Hoe kan in een dergelijk systeem worden verholpen dat het hinderlijk parkeren, het echte foutparkeren – en niet alleen het niet betalen – minder zou bestraft worden dan het niet betalen van een retributie? Mijns inziens is het systeem en het idee op zichzelf goed, maar we moeten toch nagaan hoe dergelijke neveneffecten eventueel kunnen worden vermeden.

02.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, het debat ten gronde kunnen we later nog voeren. Ik heb mij aangesloten bij de vraag van collega Schalck, omdat ik mij wil beperken tot één aspect met betrekking tot de administratieve heffing van de retributies. Ik kom op die manier misschien op het terrein van de minister van Binnenlandse Zaken. Mevrouw de minister, ik veronderstel dat u mij toch wel zult kunnen antwoorden.

02.01 Daan Schalck (SP.A): Le Conseil des ministres du 8 février a voulu permettre la perception administrative des amendes mais uniquement en matière de stationnement. Les communes optimiseront les contrôles de manière à augmenter la probabilité de se faire prendre en cas de non-paiement de la redevance en matière de stationnement. Si la constatation est effectuée par du personnel non policier, un problème se pose. En effet, si dans la même rue plusieurs véhicules sont mal stationnés ou stationnés de manière gênante, le même préposé aux infractions de stationnement ne pourra effectuer cette constatation.

Le traitement administratif des amendes sera-t-il limité aux infractions en matière de stationnement payant? Ce système sera-t-il étendu?

02.02 Daan Schalck (SP.A): Comment peut-on empêcher que le stationnement gênant soit moins sanctionné que le non-paiement de la redevance de stationnement?

02.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): A l'avenir, il sera de plus en plus souvent fait appel à des sociétés privées pour la perception des amendes administratives en matière de stationnement.

Het gebeurt steeds vaker in verschillende steden en gemeenten dat het parkeerbeleid van de steden en gemeenten in handen wordt gegeven van privé-bedrijven die retributies uitschrijven in het geval autobestuurders geen parkeerticket gebruiken.

In dergelijke gevallen nemen de mensen van die privé-bedrijven vaak foto's van het voertuig, waarbij zij de nummerplaten noteren. Naar ik verneem, zouden de persoonlijke gegevens van die autobestuurders worden verkregen via een omweg, via het gemeentebestuur, in casu de burgemeester die deze gegevens zogenaamd zou verstrekken.

Ik vraag mij af of die privé-bedrijven wel via de nummerplaten en via die omweg aan de persoonlijke gegevens van de mensen mogen geraken? Klopt dat? Bestaat die werkwijze? Past die werkwijze in een bepaald wettelijk kader?

02.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst antwoorden op de vraag van de heer Schalck. Artikel 39 van het wetsontwerp dat de Ministerraad op 8 februari 2002 goedkeurde, handelt inderdaad over de depenalisatie van andere parkeerovertredingen dan het hinderlijk of gevaarlijk parkeren. Het gaat dus wel degelijk om het depenaliseren en niet om het organiseren van een administratieve behandeling.

Als wij de openbare ruimte beter willen verdelen tussen de verschillende gebruikers ervan, zou het incoherent zijn anders te handelen en het strafrechtelijk karakter van hinderlijk of gevaarlijk parkeren niet te bewaren. De ernstige gevolgen van dergelijke gedragingen, bijvoorbeeld het blokkeren van de doorgang voor reddingsvoertuigen of voor zwakke weggebruikers die de hindernis moeten ontwijken zonder bescherming tegenover de gemotoriseerde weggebruikers, rechtvaardigen ruimschoots deze keuze.

De controle door de politiediensten moet het respect voor die regel uiteraard waarborgen. Dat is elementair.

De vraag naar de doeltreffende bestraffing van die overtredingen is pertinent en zal met name in het kader van de classificatie van die overtredingen door artikel 7 van hetzelfde wetsontwerp moeten worden opgelost.

Artikel 33 van hetzelfde wetsontwerp voorziet in een type van administratieve behandeling zonder depenalisering voor overtredingen die geen schade hebben berokkend aan derden en die werden vastgesteld door automatische toestellen zoals camera's, radars en ademtesttoestellen. Het gaat dus om snelheidsovertredingen, het negeren van een rood licht en het rijden onder invloed van alcohol of drugs. Ik begrijp perfect wat u vraagt. In het kader van de discussie over het wetsontwerp zullen we natuurlijk terugkomen op de grens tussen de gevaarlijke overtredingen en de overtredingen in verband met, onder andere, parkeren zonder betalen en zonder op de tijdsbeperking te letten. De grens is moeilijk te trekken, maar wij hopen in het kader van dit wetsontwerp een antwoord te bieden zonder echte depenalisering voor overtredingen die ernstige consequenties kunnen hebben. Dit kan het behandelen van deze overtredingen versnellen. Ik hoop dat wij op die discussie kunnen terugkomen in het kader van het wetsontwerp dat in mei zal worden besproken door de commissie.

Ces sociétés pourront ainsi, par le biais des administrations communales et sur la base des plaques d'immatriculation, recueillir toute une série de données à caractère personnel. Que dit la loi en la matière? Les autorités communales peuvent-elles fournir des données personnelles à des sociétés privées sans être soumises à aucune restriction en la matière?

02.04 **Isabelle Durant**, ministre: L'article 39 du projet de loi adopté en Conseil des ministres concerne la dépenalisation d'autres infractions que le stationnement gênant ou dangereux. Le caractère pénal de celui-ci doit être maintenu, dans l'optique d'une utilisation rationnelle de l'espace public. Les contrôles doivent garantir le respect des règles.

L'article 33 du projet de loi prescrit le traitement administratif des infractions pénales n'ayant pas occasionné de dommages et constatées par des appareils automatiques.

Le débat concernant la distinction entre le non-paiement de la redevance de stationnement et le stationnement gênant et dangereux pourra avoir lieu en mai, lorsque nous examinerons le projet de loi en commission.

Dans un arrêt rendu en juin 1998, la Cour de cassation a estimé que lorsqu'une commune a fait identifier le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule par un fonctionnaire contractuel, par le biais des canaux d'information dont disposent la police administrative ou le bourgmestre, il n'y a pas de violation du principe d'égalité en ce qui concerne les moyens de preuve des parties au procès. L'identification de la personne ayant commis l'infraction

Mijnheer Mortelmans, wat het privé-leven betreft in het kader van deze problematiek, is er een arrest van het Hof van Cassatie van juni 1998 dat een antwoord kan bieden op uw vraag. Het Hof van Cassatie was immers van mening dat het feit dat een gemeente de eigenaars of de bestuurders van voertuigen liet identificeren waarvan contractuele ambtenaren de nummerplaat hebben genoteerd via de kanalen van de politie en door tussenkomst van de burgemeester die optreedt als hoofd van de administratieve politie op zich geen schending vormt van de gelijkheid inzake de bewijsmiddelen uit hoofde van de partijen van het proces.

Wanneer hij optreedt als hoofd van de administratieve politie kan de burgemeester immers wettelijk de inzage vragen van gegevens van persoonlijke aard uit het repertorium van de motorvoertuigen bestemd voor de politie van het wegverkeer, de verkeersveiligheid en de uitoefening van de administratieve politie. Op deze wijze wordt dus overgegaan tot de identificatie van de overtreder.

02.05 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, het kan volgens mij inderdaad niet de bedoeling zijn dat die zwaardere overtredingen worden gedepenaliseerd. Ik meen dat er twee mogelijke pistes zijn. U hebt zelf reeds aangehaald dat bijvoorbeeld voor de onbemande camera's er een uitbreiding zal komen van de mogelijkheid tot vaststelling. Er hoeft daarvoor geen agent ter plaatse te zijn. Er werd reeds een mogelijkheid gecreëerd om een vaststelling te laten doen door een niet-beëdigd persoon, namelijk een camera. Misschien moet die piste wel gevolgd worden om te onderzoeken wat inzake foutparkeren kan gebeuren.

Een tweede mogelijkheid bestaat erin dat de plaatselijke besturen de foutparkeerders beschouwen als personen die niet betalen. Dan is er nog geen sprake van een volledige sanctie, maar dan is op zijn minst de stimulans weggenomen om fout te parkeren en zo de betaling te ontwijken.

Volgens mij is de eerste mogelijkheid, waarbij men een zwaardere overtreding kan vaststellen, nog altijd de beste.

De tweede mogelijkheid zou een terugvalpositie moeten zijn om te vermijden dat wie echt fout geparkeerd staat op fietspad of voetpad, niets moet betalen. Minstens zouden zij aan dezelfde retributie onderworpen moeten zijn en de wetgeving moet op dit punt voldoende sluitend zijn om een ontsnappingsmogelijkheid als zouden zij niet retributieplichtig zijn, uit te sluiten. Veeleer zou men de zone in aanmerking moeten nemen dan specifiek de parkeerplaatsen. Eigenlijk geldt dit alleen voor die plaatsen waar men geldig parkeert. Een eventuele uitbreiding naar een zone zou reeds een gedeeltelijke oplossing kunnen bieden.

02.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zal het arrest van het Hof van Cassatie uit 1998 nog eens bekijken. Mocht ik daarbij nog vragen hebben, dan zal ik daarop te gelegener tijd nog inhaken.

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

par le bourgmestre, chef de la police administrative, est dès lors autorisée.

02.05 Daan Schalck (SP.A): Il ne faut surtout pas dépenaliser les infractions graves. Il existe déjà un précédent puisque des infractions peuvent être constatées par des personnes non assermentées, à savoir par des caméras automatiques.

On pourrait également envisager que les autorités locales considèrent les personnes commettant une infraction en matière de stationnement comme n'ayant pas payé, ce qui permettrait d'intervenir par ce biais. Ce serait mieux que rien.

02.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je vais examiner ledit arrêt attentivement.

De **voorzitter**: Wij komen thans aan de samengevoegde vragen nrs 6662 en 6737 van de heer Wauters. Ik ontving een vraag van mevrouw De Meyer waarin dezelfde materie als in de vragen van de heer Wauters wordt behandeld. Ik moet er eerlijkheidshalve aan toevoegen dat deze vraag buiten de termijn is binnengekomen maar, tenzij iemand zich er met hand en tand tegen verzet, pleit ik ervoor deze vraag aan de vragen van de heer Wauters toe te voegen al was het maar om volgende week niet opnieuw over lijn 52 te moeten spreken.

Ik wens echter het volgende af te spreken en ik vermoed dat niemand er bezwaar zal tegen hebben. We moeten proberen rechtvaardig te zijn. Als we in de toekomst nog eens met een dergelijke situatie worden geconfronteerd, met andere leden, zullen we dezelfde politiek toepassen, zo niet zijn we preferentieel bezig en, zoals u weet, mag dat niet.

Is iedereen het ermee eens dat ik ook mevrouw De Meyer aan het woord laat? (Ja)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de weekenddienst op de lijn 52" (nr. 6662)
- de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een bijkomende alternatieve weekenddienst voor de lijn 52" (nr. 6737)
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het invoeren van de zondagsdienst voor en na feestdagen" (nr. 6753)

03 Questions jointes de

- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le service de week-end sur la ligne 52" (n° 6662)
- M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "un service alternatif supplémentaire pendant le week-end pour la ligne 52" (n° 6737)
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration du service du dimanche avant et après les jours fériés" (n° 6753)

03.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn twee vragen samen stellen. De beruchte lijn 52 is opnieuw opengestaan onder impuls van de heer Van Dienderen die daarin met vlag en wimpel is geslaagd. Wij hadden hierover een aantal bijkomende vragen. Mevrouw de minister, uw voorganger en zelfs de heer Schouppe hebben bij de opening van lijn 52 gezegd dat als het een succes zou worden, er ook een weekendtrein zou worden ingelegd en dat daarvoor alles zou worden gedaan. Wij hebben daarop dus altijd gerekend. Lijn 52 is tegen de verwachting van iedereen in een succes geworden. Wij krijgen die alternatieve weekendopening nu moeilijk van de grond. Daarom wil ik een aantal mogelijkheden nagaan. Uit gesprekken met mensen bij de NMBS, ook met conducteurs en treinbestuurders, rees er plots een idee. In het weekend is er op het traject van Sint-Niklaas naar Antwerpen een stilstand van vijftig minuten omdat de weekenddienst een tweurendienst is. Zowel het materiaal als het personeel staan ter beschikking, maar gedurende vijftig minuten is dat immobiel omdat bepaalde lijnen aan andere worden gekoppeld. Zo gaat het er bij de NMBS aan toe.

Mijn idee was eerst om als voorstadslijn een lus te maken Sint-Niklaas-Antwerpen-Boom-Puurs-Sint-Niklaas, wat een perfect traject is en geen bijkomende kosten met zich brengt. Voor Brussel kan een gelijkaardige voorstadslijn worden uitgewerkt.

Dat is evenwel niet de enige mogelijkheid. Ik was zo opgetogen over met mijn idee dat ik terzake onmiddellijk een mondelinge vraag heb ingediend, maar daarna heb ik er wat dieper over nagedacht.

03.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Agalev continue à plaider pour une amélioration de la desserte de la ligne 52, une ligne fort fréquentée. Ainsi, nous proposons de prévoir le week-end un trajet Saint-Nicolas – Anvers – Berchem, via Puurs. Cette boucle ne viendrait pas bouleverser l'horaire et permettrait de continuer à desservir les arrêts habituels de la ligne 54.

Une autre possibilité consiste en une liaison Anvers-Puurs-Anvers sans boucle. Le matériel et le personnel nécessaires sont en effet disponibles.

Est-il réaliste de prévoir une boucle? Une liaison Anvers-Puurs-Anvers peut-elle être réalisée? Quelles éventuelles modifications de l'horaire des trains peuvent être envisagées? La ministre partage-t-elle mon avis selon lequel cette solution n'entraînera aucun coût

Immers, als de minister mij nu antwoordt dat zo'n lus onmogelijk is, dan blijf ik zitten met mijn idee, terwijl de realiteit is dat de trein 50 minuten stilstaat. Misschien kan er wel een verbinding worden gecreëerd Antwerpen-Boom-Puurs en terug, wat niet zoveel tijd in beslag neemt. Begrijp me goed: het hoeft niet om een lus te gaan, maar er kunnen, zoals gebruikelijk bij de NMBS, twee lijnen aan mekaar worden gekoppeld.

Voor mijn voorstel is alvast het personeel en het materieel ter beschikking. Het station van Boom is inderdaad voldoende bemand – misschien moet er wel worden voorzien in bijkomende werkrachten – en ook in het station van Puurs rijst er geen personeelsprobleem.

Vandaar mijn vragen. Ten eerste, kunt u de idee van lusvorming ondersteunen, mevrouw de minister? Is dat een realistische piste? Welke middelen zijn er om dat te realiseren?

Ten tweede, kan de aansluiting Antwerpen-Puurs-Antwerpen worden gekoppeld aan die van Sint-Niklaas?

Ten derde, welke mogelijkheden zijn er om via wijzingen in de uurtabel Sint-Niklaas-Antwerpen een betere aansluiting met Puurs-Antwerpen te realiseren? Misschien moet daar wel wat geschoven worden met treinen. In het weekend rijden drie treinen van Sint-Niklaas naar Antwerpen. Zelfs als u zegt dat ze daar niet kunnen passeren omdat het om enkel spoor gaat, is er nog de mogelijkheid om met de uurtabellen te werken.

Ten vierde, bent u ook van mening dat er geen bijkomende kosten zijn? Indien die er wel zijn, hoe hoog zijn ze?

Ten vijfde en ten voorlaatste, ik weet dat u ervoor ijvert om dergelijke zaken optimaal te ondersteunen. Bent u bereid de eventuele bijkomende kosten van het experiment te financieren?

Ten zesde, wanneer kan dat experiment gerealiseerd worden? Ik zie geen enkel obstakel. Kan het dus al bij de eerstvolgende wijzigingen van de spoortabellen worden ingevoerd? Binnen welke termijn ziet u die realisatie?

03.02 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ook mijn vraag handelt over lijn 52, maar over een meer specifiek probleem.

Mevrouw de minister, op 24 december en 31 december 2001 schakelde de NMBS over op zondagsdienst. Men ging ervan uit dat de meeste werknemers op die beide maandagen toch de brug zouden maken naar kerstdag en nieuwjaar. In bepaalde gevallen betekent de overschakeling op zondagsdienst echter dat het treinaanbod gereduceerd wordt tot een paar treinen per dag of tot helemaal geen treinen. Dat laatste is precies het geval op de lijn Puurs-Antwerpen. De ombudsman van de NMBS veroordeelde die maatregel in zijn recentste jaarverslag. Hij zegt klaar en duidelijk dat die maatregel in strijd is met het beheerscontract. Zo verplicht artikel 13 de NMBS om “elke werkdag de bediening van de stations en stopplaatsen met een lokaal statuut te waarborgen met minstens vier treinen in elke richting”.

Vrij recent heb ik berichten opgevangen als zouden de NMBS en de

supplémentaire? Dans la négative, à combien ce surcoût s'élève-t-il? La ministre est-elle favorable à une telle expérience? Le service de week-end pourrait-il être instauré sur la ligne 52 lors de la prochaine modification des horaires? Quand cela se ferait-il?

03.02 Magda De Meyer (SP.A): Les lundis 24 et 31 décembre 2001, la SNCB est passée au service dominical parce que ses responsables ont considéré que ces jours-là, la plupart des travailleurs feraient le pont jusqu'à la Noël et le Nouvel An. Ce passage réduit l'offre de telle sorte qu'il n'y a plus que quelques trains par jour, voire plus aucun. Sur la ligne 52 Puurs-Anvers, aucun train de voyageurs ne roule quand il y a service dominical. Dans son récent rapport annuel, le médiateur constate qu'une telle situation est contraire au contrat de gestion. Ainsi, l'article 13 de ce

vakbonden opnieuw onderhandelen over het invoeren van de zondagsdienst op dagen voor of na de feestdagen, eventueel uitgebreid tot andere dagen. Daarbij gaat men er vanuit dat veel werknemers op die dagen niet moeten werken.

Mevrouw de minister, graag kreeg ik antwoord op de volgende vragen. Ten eerste, deelt u de opinie van de ombudsman dat het rijden volgens de zondagsdienst op de dagen voor en na wettelijke feestdagen een inbreuk op het beheerscontract betekent? Bent u, naar aanleiding van de regeling op 24 en 31 december 2001, daarvan op de hoogte gesteld door de regeringscommissaris? Hebt u zelf stappen gedaan om het probleem bij de NMBS aan te kaarten?

Ten tweede, kunt u ermee instemmen dat ook in 2002 voor en na feestdagen wordt gereden volgens de zondagsdienst? Indien dat niet zo is, wat zult u daartegen doen?

contrat oblige la SNCB à garantir tous les jours ouvrables la desserte des gares et des arrêts dotés d'un statut local, et cela en faisant rouler au moins quatre trains dans chaque direction. Il me revient que la SNCB et les syndicats renégocieraient l'instauration du service dominical les jours précédant et suivant les jours fériés en étendant éventuellement ce système à d'autres jours où l'on suppose que beaucoup de travailleurs seront en congé. Que pense la ministre de la thèse du médiateur concernant la violation du contrat de gestion? Le commissaire du gouvernement l'a-t-il informée de l'instauration du service dominical les 24 et 31 décembre 2001? La ministre est-elle partisane d'une telle mesure? Cette mesure sera-t-elle à nouveau appliquée cette année?

De **voorzitter**: Mijnheer Wauters, u wenst hier nog heel kort iets aan toe te voegen?

03.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik had de minister precies dezelfde vraag gesteld, maar ruimer dan alleen lijn 52. Ze was wel onder meer door lijn 52 geïnspireerd, omdat daar 's zondags helemaal geen dienst is. Op die bewuste brugdagen was daar dus geen verkeer.

Door omstandigheden en door verdagingen in onze agenda heb ik mijn mondelinge vraag toen niet kunnen stellen. Vervolgens werd ze door persoonlijke omstandigheden verdaagd en heb ik ze omgevormd tot een schriftelijke vraag aan de minister. Immers, de actualiteitswaarde van een vraag over 24 en 31 december 2001 was op dat ogenblik verstreken. Ik heb nog geen antwoord op mijn schriftelijke vraag, maar ik wilde dat feit toch even vermelden.

03.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): J'avais déposé cette même question au sujet d'une série d'autres lignes mais certaines circonstances m'ont empêché de la poser. Cette question étant entre-temps quelque peu dépassée, je l'ai convertie en question écrite. J'attends la réponse de la ministre.

De **voorzitter**: Mijnheer Schalck, u hebt over dat onderwerp ook een vraag gesteld?

03.04 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, inderdaad. Mijn vraag bleef ook niet beperkt tot lijn 52. Ik had ze vrijdagnamiddag ingediend. Ik neem aan dat dit te laat was om ze nog te behandelen, maar ik heb wel degelijk over hetzelfde onderwerp een vraag ingediend.

03.04 Daan Schalck (SP.A): De même, j'avais déposé vendredi soir, un peu tard, une question concernant une problématique analogue mais plus vaste.

De **voorzitter**: Tja, als we de ene vraag beschouwen als niet tijdig ingediend, moeten we dat voor de andere ook doen. Ladies first, en mevrouw De Meyer was nu eenmaal eerst.

Le **président**: Cette question sera à l'ordre du jour la semaine prochaine.

03.05 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik wil volgende week nog eens hetzelfde vragen; dat is het probleem niet.

03.06 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, in

de commissie die ik voorzit, is het ook al voorgekomen dat een mondelinge vraag werd gesteld over een onderwerp waarover al schriftelijke vragen bestonden. Misschien moet u eens nakijken of dat ook niet voor deze commissie zo is?

De **voorzitter**: Wij kunnen alles proberen, maar dit is niet gemakkelijk. Maandelijks worden honderden schriftelijke vragen gesteld.

03.07 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, de ministers krijgen het wel. Zij moeten het normaal gezien weten.

De **voorzitter**: Sta mij toe u in het "De Croo's" te antwoorden: eux c'est eux, nous c'est nous. Hiermee bedoel ik dat wij dat niet kunnen controleren.

Voorts moet u ook beseffen dat schriftelijke vragen door iedereen worden gesteld, terwijl de mondelinge vragen niet helemaal maar toch voor een deel beperkt zijn tot de commissarissen.

Als men dat kan vermijden, dan probeert men dat.

Ik wil niet moeilijk doen. Het zou te gek zijn volgende week nog een vraag meer op de agenda te hebben.

Mijnheer Schalck, handelt uw vraag over hetzelfde onderwerp als de vraag van mevrouw De Meyer?

03.08 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag betreft meer specifiek de besluiten van de ombudsdienst en andere besluiten, maar niet alleen omtrent de opgegeven data.

Ik stel voor mijn vraag uit te stellen aangezien niet alleen dat aspect van de zaak erin aan bod komt.

De **voorzitter**: In dat geval lijkt het mij inderdaad aangewezen uw vraag uit te stellen, mijnheer Schalck.

03.09 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen de vragen van de heer Wauters en de vraag van mevrouw De Meyer die direct verband houdt met de vragen van de heer Wauters, te beantwoorden.

Op de vraag van mevrouw De Meyer betreffende de weekenddienst zal ik evenwel niet kunnen antwoorden aangezien ik deze pas vrijdagavond ontving. Bovendien werd een mondelinge vraag van de heer Wauters herleid tot een schriftelijke vraag.

Ik zal antwoorden op de elementen die in beide vragen van de vragenstellers aan bod komen.

Dit is een technische materie, gebaseerd op elementen die een betere mobiliteit en het begin van een voorstadnet moeten bewerkstelligen.

Ik heb het voorstel tot creatie van een lusverbinding met de L-trein Sint-Niklaas-Antwerpen-Berchem-Puurs-Sint-Niklaas, voorgelegd aan de NMBS die mij evenwel meldt dat zulks onmogelijk is zonder aanzienlijke bijkomende exploitatiekosten en dit om de volgende redenen.

Ten eerste, een verdubbeling van het materiaal en het personeel is vereist. Immers, een motorstel kan de voorgestelde lusverbinding

03.09 Isabelle Durant, ministre: Je ne vais répondre qu'aux questions posées par Mme De Meyer et M. Wauters concernant la ligne 52.

J'ai demandé quelle était la position de la SNCB concernant une amélioration de la mobilité ainsi que du réseau pré-urbain. La SNCB a souligné que l'exploitation du raccordement en boucle proposé entre Anvers, Puurs et Saint-Nicolas entraînerait un surcoût considérable : il faudrait en effet doubler les effectifs en personnel et le matériel. Le coût supplémentaire des prestations de service dans les gares s'élèverait à 60.000 euros. Par ailleurs, un tel service pré-urbain ne serait pas intéressant d'un point de vue commercial. Une liaison en train assurée toutes les deux heures ne pourrait concurrencer l'offre bien

slechts in een richting verzorgen, hetgeen geen aanvaardbare oplossing is.

Ten tweede, de kosten voor de bijkomende prestaties in de stations bedragen circa 60.000 euro. De NMBS gaf mij evenwel geen berekening.

Bovendien zou een dergelijke exploitatie volgens de NMBS commercieel vrij weinig aantrekkelijk zijn voor een voorstedelijke dienst. De trein van deze lusverbinding zou inderdaad een frequentie hebben van een trein om de twee uur, wat niet concurrentieel is met de huidige busdiensten, ondanks een voordelige reistijd. De reizigers vanuit Boom, Niel, Schelle, Hemiksem en Hoboken hebben nu reeds op zaterdagmiddag de keuze uit drie bussen per uur naar het centrum van Antwerpen. Hoboken is tevens met Antwerpen verbonden via drie tramlijnen.

Vanuit Puurs kan men nu al elk uur met de trein naar Antwerpen sporen, mits een overstap in Mechelen, aldus de NMBS.

Dat zijn de redenen die de NMBS heeft opgegeven.

In antwoord op uw tweede vraag meldt de NMBS dat het technisch niet mogelijk is om met het materieel van de L-trein Sint-Niklaas-Antwerpen-Berchem op 62 minuten het traject Antwerpen-Berchem-Puurs-Antwerpen-Berchem af te leggen. Dat is een reistijd van twee keer 30 minuten, waarbij men een theoretische keertijd van twee keer 5 minuten moet tellen. Een IC-trein Oostende-Antwerpen tussen Sint-Niklaas en Antwerpen als stoptrein laten rijden – vertrek om 1 minuut na het uur – en de stoptrein Sint-Niklaas-Antwerpen-Berchem, die 4 minuten na het uur vertrekt, zonder tussenstops laten rijden, vereist een omwisseling van het rijpad. Dat betekent dat de IC-trein 3 minuten extra moet stilstaan in Sint-Niklaas en de reistijd Gent-Antwerpen met ongeveer 10 minuten wordt verlengd.

Wij kunnen gemakkelijk begrijpen hoe belangrijk een verbetering van de dienst op lijn 52 is. Ik acht die verbetering belangrijk, maar zij mag niet ten koste gaan van een belangrijke IC-verbinding. Het is commercieel niet aanvaardbaar om de IC-trein als stoptrein te laten rijden op een begin-eindbaanvak met een zeer hoge bezetting. Bij dit soort maatregelen mag de NMBS een reizigersverlies verwachten op de IC-verbinding, die meer dan waarschijnlijk niet in verhouding staat tot de bijkomende reizigers op lijn 52.

Zelfs als zo'n exploitatie aanvaardbaar en mogelijk is, zou het, volgens de NMBS, bijkomende middelen, materieel en personeel vergen. Het aankomst- en vertrekuur van de IC-trein in Antwerpen-Centraal zouden een te korte keertijd overlaten. De NMBS becijfert de bijkomende personeelskosten op minimaal 200.000 euro of 8 miljoen Belgische frank per jaar. Helaas heeft de NMBS de details van deze berekeningen, wat tot een goed begrip van deze cijfers zou kunnen leiden, niet meegedeeld.

Uw vraag heeft de verdienste te wijzen op de kwaliteit van de voorstedelijke treinverbindingen – hier de lijn 52 – waaraan ik veel belang hecht. Op lange termijn, als de grote werken rond Antwerpen die nu de uitbating belasten, zijn afgerond, zal een stap gezet zijn in de richting van het voorstadsverkeer. Deze werken zullen nog een

plus importante des lignes de trams et de bus existantes. De plus, un train relie toutes les heures Puurs à Anvers, avec une correspondance à Malines.

Selon la SNCB, il serait impossible d'effectuer la liaison Saint-Nicolas-Anvers-Berchem en 62 minutes: il faut compter deux fois 30 minutes de voyage, plus deux fois 5 minutes de temps de manoeuvre.

Les mesures proposées pour la ligne IC Ostende-Anvers prêtent également le flanc à la critique, l'amélioration de la ligne 52 ne pouvant pas se faire aux dépens d'une liaison IC très fréquentée.

Les propositions visant à faire démarrer les trains de Saint-Nicolas vers Anvers une minute et quatre minutes après l'heure nécessiteraient un changement de voie.

Selon la SNCB, les coûts d'exploitation, sur le plan du matériel comme du personnel, augmenteraient sensiblement; la SNCB cite un montant de 200.000 euros par an pour le seul personnel.

Lorsque les travaux autour d'Anvers seront terminés, un pas important pourra être franchi en ce qui concerne les liaisons ferroviaires suburbaines. Lors de l'élaboration du troisième contrat de gestion, des normes minimales pour ce type de service, y compris le week-end, devront être imposées. Dans le cadre de l'amélioration du plan de transport, il faudra aborder la question de la limitation des temps d'attente pour le matériel et le personnel.

Le contrat de gestion entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2003. Il conférera à la ligne 52 un statut de ligne prioritaire car elle fait partie du projet de qualité totale.

J'évoquerai les questions

tijdje duren, maar ondertussen zal het ontwerp van derde beheerscontract – dat ik tijdens de onderhandelingen met de NMBS zal voorleggen – minimumnormen voor dit type van dienstverlening vastleggen. De verbinding Puurs- Antwerpen zal namelijk van een gecadenseerde treindienst kunnen genieten die minstens eenmaal per uur rijdt, ook tijdens het weekeinde.

Deze vraag wijst ook op de mogelijkheden voor het beperken van overtollige wachttijden voor het personeel en materieel. Er wordt naar oplossingen in die richting gezocht om het vervoersplan te verbeteren binnen de werkgroep waarin de NMBS, het gebruikerscomité, de administratie en het kabinet elkaar vinden. Ik zal de vraag voorleggen aan die instantie, die op 22 maart 2002 vergadert over het beter gebruik van materieel en personeel in het kader van de wachttijden.

Tot slot, u weet dat het beheerscontract op 1 januari 2003 in werking moet treden. Hoewel dit uiteraard niet van de ene op de andere dag kan worden gerealiseerd, mogen wij aannemen dat de lijn 52 prioriteit geniet vermits zij als pilootlijn voor een project van totaalkwaliteit werd geselecteerd.

Dat kan ik u zeggen op basis van de antwoorden van de NMBS, die, bijvoorbeeld wat de cijfers betreft, niet altijd zo precies zijn.

Wat de belangrijkheid van uw voorstellen betreft, wil ik aan die specifieke groep die met het gebruikerscomité, de kabinetsadministratie en de NMBS rond het vervoersplan werkt, een specifieke vraag stellen over lijn 52.

Ten tweede, in het kader van het derde beheerscontract zullen wij terugkomen op de verhoging van de cadens van de treinen met één per uur over dat type lijnen en voor de weekends.

Lijn 52 lijkt mij een goed voorbeeld om dat te laten ontwikkelen voor de reizigers.

De **voorzitter**: Mijnheer Wauters, ik zal u een korte repliek laten houden. Mevrouw De Meyer, ik zal u het recht op repliek niet ontnemen, maar de minister heeft op voorhand gezegd dat zij niet op alle punten van uw vraag kon antwoorden. Wij zullen uw vraag opnieuw agenderen. Vindt u dat goed?

03.10 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, doet u dat maar. Er zal niets anders op zitten.

De **voorzitter**: Wij hebben ons best gedaan.

03.11 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, u hebt uw best gedaan.

03.12 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, dit is een startschot voor een nieuw idee. Ik vind het eigenaardig dat de NMBS niet creatiever omgaat met de suggesties die zij krijgt. De NMBS werpt bijna alles op om te zeggen dat die suggestie niet kan. Dat verrast mij. Hier wordt nu op twee uur gedurende nagenoeg een uur materieel en personeel geïmmobiliseerd. Bovendien is de dienst lang voor die mensen. Op een weekend wordt daar negen uur gewerkt. Dat is interessant voor hen, want van die negen uur werken zij maar vier uur effectief. Weekendwerk levert bovendien goede

spécifiques de M. Wauters auprès des instances concernées. Il sera ainsi question de la possibilité d'augmenter la fréquence des trains d'un train par heure, non seulement sur la ligne 52 mais aussi sur d'autres lignes similaires.

03.12 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Voilà une idée nouvelle. La SNCB ne fait pas preuve de créativité, mais se borne à repousser immédiatement cette suggestion. Les arguments opposés par la SNCB ne tiennent pas la route, et c'est surtout vrai pour ce qui concerne la motivation

compensaties op. Ik gun hun dat wel, maar ik denk dat zij liever werken dan daar uren per dag alleen maar te zitten luieren en te kijken naar de voorbijvliegende vogels.

Het stoort mij dat de NMBS daarmee zo omgaat. Dat ze dan zeggen om eens in Hoboken en in Schelle te gaan kijken. Daar zijn bussen. Als de NMBS op die manier met De Lijn zou afspreken, dan zouden wij nogal een openbaar vervoer hebben. Ze zouden nogal wat moeten wijzigen.

Ik begrijp dus niet dat de NMBS niet meer creativiteit aan de dag legt. Volgens mij is dat onwil, mevrouw de minister. Men gunt u dat niet.

03.13 Frieda Brepoels (VU&ID): (...)

03.14 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Dat gaat niet over de vakbonden. De vakbonden vinden ook dat de mensen moeten werken. In mijn tijd zei ik al dat iemand eerst een goede werknemer moet zijn alvorens militant te worden. Er moet goed werk geleverd worden. Het gaat hier om het beheer van de NMBS.

03.15 Frieda Brepoels (VU&ID): (...)

03.16 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Dat mag u met mij altijd doen, maar dat is altijd mijn uitgangspunt geweest.

Mevrouw de minister, u zegt dat u enkele mogelijkheden hebt en dat u enkele sporen wilt uittekenen, zoals het derde beheerscontract, de bespreking op 22 maart 2002 en de prioriteit voor het kwaliteitslabel van de lijn naar Dendermonde. Dat zijn allemaal goede voorstellen, maar ik laat mij niet in slaap wiegen. Ik hoop dat u dat evenmin doet.

Mijn concrete vraag is eigenlijk de volgende. Als ik u goed begrepen heb, zegt u dat er een lus geïnstalleerd kan worden, maar dat daarvoor 2.400.000 nodig is, want u spreekt over 60.000 euro per jaar. U zou dat bedrag van 2.400.000 bij wijze van experiment kunnen lanceren. U zou kunnen zeggen wat u wilt en welk geld u daarvoor experimenteel uittrekt. Mag ik erop aandringen dat u daarover nog eens nadenkt en mij een antwoord bezorgt?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "kandidaten met dyslexie die het theoretische rijexamen willen afleggen" (nr. 6665)

04 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les candidats dyslexiques qui souhaitent présenter l'examen théorique pour le permis de conduire" (n° 6665)

04.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalt dat kandidaten waarvan het mentale of intellectuele vermogen of de graad van alfabetisme ontoereikend is, op hun verzoek een examen kunnen afleggen in een speciale zitting.

Ik werd gecontacteerd door kandidaten met dyslexie. Volgens mij

du personnel. La SNCB fait manifestement preuve de mauvaise volonté. La ministre, quant à elle, est de bonne volonté, mais elle ne peut se laisser leurrer par la SNCB, qui est disposée, moyennant un budget de 60.000 euros, à tenter l'expérience d'un trajet en boucle. La ministre va-t-elle prendre cette solution en considération?

04.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le temps imparti lors de l'examen théorique pour l'obtention du permis de conduire pose parfois des problèmes aux candidats dyslexiques bien qu'ils disposent des capacités mentales et intellectuelles requises. Il me

gaat het hier om personen met een toereikend mentaal en intellectueel vermogen, maar soms ondervinden zij wat moeilijkheden om tijdig de vragen te beantwoorden die hen via de computerschermen worden getoond.

Ook al zijn zij in het bezit van doktersattesten, althans luidens de berichten van personen die ik daarover sprak, toch zouden deze kandidaten eerst vijfmaal moeten mislukken voor een theoretisch examen en pas dan zouden zij op eigen verzoek kunnen deelnemen aan een speciaal examen dat wat trager zou verlopen.

Voor de betrokkenen die over al hun intellectuele en mentale capaciteiten beschikken is het geen goede zaak dat zij vijfmaal naar een examen moeten komen en ook de overeenstemmende kosten moeten betalen. Mevrouw de minister, klopt dit en kunnen er eventueel voor zulke kandidaten maatregelen worden getroffen om daaraan te verhelpen?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalt in artikel 32, paragraaf .5 "De kandidaten waarvan het mentale of intellectuele vermogen of de graad van alfabetisme ontoereikend is, kunnen op hun verzoek het examen afleggen in een speciale zitting waarvan de nadere regels goedgekeurd zijn door de minister of zijn gemachtigde. De betrokkene levert het bewijs dat hij zich in één van deze gevallen bevindt door het overleggen van inzonderheid een getuigschrift of attest van een psychisch-medisch-sociaal centrum, een Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn, een instituut voor buitengewoon onderwijs, een centrum voor observatie of begeleiding of een centrum voor beroepsoriëntering."

Ik heb hier de lijst bij de hand met de "internationale classificatiecode" voor deze problemen. Ik zal ze u trouwens overhandigen. Bijgevolg kan iemand die dyslectisch is, op zijn verzoek, deelnemen aan een speciale examensessie als hij een attest voorlegt. Een dyslectisch persoon kan dus op zijn verzoek dit attest voorleggen en deelnemen aan een speciaal examenzitting. Het gaat dus niet om een medisch certificaat. Het attest kan gewoon lees- en schrijfmoeilijkheden vermelden. Het is dus niet nodig het woord "dyslexie" te gebruiken. Het examen centrum is dan gedwongen om de kandidaat een aangepast examen voor te stellen.

Bovendien – en dat geldt voor gelijk welke kandidaat – kan iedereen die tenminste vijfmaal gezakt is voor het theoretisch examen, dit examen eveneens in een speciale zitting afleggen. Dat is dus geen medisch attest. Personen die mislukt zijn, kunnen na vijf mislukte examens een speciale zitting vragen voor het theoretisch examen.

04.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, aan de hand van het antwoord van de minister kan ik niet uitmaken of kandidaten met dyslexie voor de eerste maal een examen mogen

revient qu'ils ne pourraient présenter cet examen dans le cadre d'une session spéciale qu'après avoir échoué cinq fois. Est-ce exact? Ne faut-il pas prendre des mesures?

04.02 Isabelle Durant, ministre: L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire prévoit en son article 32, §5, que les candidats dont les facultés mentales ou intellectuelles sont insuffisantes peuvent, à leur demande, subir l'examen en session spéciale. C'est à l'intéressé qu'il incombe d'apporter la preuve qu'il se trouve dans ce cas par la production d'un certificat. Ce certificat peut être délivré par l'une des instances suivantes: un centre PMS, un CPAS, un institut d'enseignement spécial, un centre d'observation et de guidance ou un centre d'orientation professionnelle. Cette règle s'applique donc aussi aux personnes dyslexiques. L'attestation qu'elles doivent fournir à l'auto-école n'est pas un certificat médical. Le terme "dyslexie" ne doit pas figurer dans l'attestation. Ces personnes ont le droit, dès l'instant où elles produisent cette attestation, de présenter l'examen dans le cadre d'une session spéciale. Au demeurant, pour tous les candidats-conducteurs, il est prévu qu'après avoir échoué au moins cinq fois à l'examen, ils ont le droit de participer à une session spéciale.

04.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ces candidats peuvent-ils présenter immédiatement

afleggen, zonder dat zij vijfmaal moeten slagen. Als zij een attest hebben mogen zij dus onmiddellijk naar een speciale zitting. Dan zal ik dat aan de betrokkenen moeten meedelen, want ze hebben het examen reeds vijfmaal afgelegd.

l'examen dans une session spéciale, s'ils produisent l'attestation concernée?

04.04 Minister **Isabelle Durant**: Als de betrokkene over een attest beschikt, kan hij dat vragen. Dat geldt ook voor dyslectici. Als hij geen attest heeft, kan hij vijfmaal proberen en de zesde maal kan hij een speciale sessie vragen.

04.04 **Isabelle Durant**, ministre: Oui. Ce n'est que lorsqu'ils ne peuvent produire d'attestation qu'ils ne sont autorisés à participer à la session spéciale qu'après plusieurs sessions ordinaires.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 6677, 6686 en 6690 van de heren Karel Van Hoorebeke, Jozef Van Eetvelt en Hugo Philtjens worden naar een latere datum verschoven.

05 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aankoop door de NMBS van het gebouw NBB in Hasselt" (nr. 6720)**

05 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'achat par la SNCB d'un bâtiment de la NBB à Hasselt" (n° 6720)**

05.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vorige week was ik erg getroffen door een bericht dat ik in een Limburgse kwaliteitskrant las.

De **voorzitter**: Mevrouw Brepoels, u mag protesteren als de minister doet alsof Limburg geen kwaliteitskrant zou kunnen hebben.

05.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat zij gewoon verwonderd was te horen dat (...)

05.03 Minister **Isabelle Durant**: (...) bevestigen.

05.04 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ik las dat de NMBS onlangs overging tot de aankoop van het gebouw van de Nationale Bank langs de groene boulevard in Hasselt. Ik weet niet of u het gebouw kent. Het is een prachtige villa, een statig gebouw aan de kleine boulevard in Hasselt. De NMBS zou hiervoor een verkoopsovereenkomst voor 2,3 miljoen euro getekend hebben. Zij zou dit gekocht hebben van een immobiliënmakelaar, Cobogra uit Lummen. Deze zou de maand voordien het gebouw rechtstreeks van de Nationale Bank hebben gekocht in een open verkoopprocedure waarbij dus iedereen in feite tot aankoop kon overgaan. Merkwaardig was dat de Nationale Bank hiervoor slechts 0,9 miljoen euro gevraagd heeft aan de makelaar, dit op basis van een schatting. De Nationale Bank zegt dat zij zelfs een hogere prijs heeft gekregen van de makelaar dan de schatter had bepaald. We zitten hier dus met een verschil van 1,4 miljoen euro op één maand tijd voor een aankoop door een overheidsbedrijf. Ik weet dat de Nationale Bank geen overheidsbedrijf is, maar dit ligt allemaal wat in dezelfde sfeer.

05.04 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Le centre médical de la SNCB déménage dans les locaux de l'ancien bâtiment de la Banque nationale à Hasselt. La SNCB a acheté ce bâtiment pour 2,3 millions d'euros à l'agent immobilier Cobogra qui, lui-même, avait racheté l'immeuble à la BNB le mois dernier pour un montant de 0,9 million d'euros, un montant déjà supérieur aux estimations.

La ministre peut-il confirmer ces informations? Approuvez-vous la manière dont les choses se sont déroulées? A-t-on suivi la procédure? La vente peut-elle encore être annulée? Quels sont les besoins de la SNCB? Doit-elle réellement payer un prix exagéré pour acheter un bâtiment

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen voor u. Kunt u de aankoop onder de geschetste voorwaarden bevestigen? Keurt u die gang van zaken goed? Kunt u iets meer vertellen over de procedure waaraan de NMBS onderworpen is voor de aankoop van onroerend

goed? Werd die procedure gevolgd? Kan de aankoop eventueel nog tenietgedaan worden? Ik begrijp dat de makelaar daar geen enkel probleem mee zou hebben omdat hij de week nadien zelfs kopers heeft gehad die een nog hogere prijs voor het gebouw willen geven. Er is toch heel wat kritiek op de enorm verhoogde aankoopprijs. Ook is de akte nog niet verleden. Er kan hier dus nog iets gebeuren. Kunt u iets meer vertellen over de behoefte aan huisvesting die de NMBS zou hebben voor naar men zegt het geneeskundig centrum dat moest verdwijnen voor het Vlaams Huis dat men aan het bouwen is in de buurt van het station? Over hoeveel vierkante meter wenst men te beschikken? Is het noodzakelijk dat de huisvesting in een dergelijk statig gebouw plaatsvindt voor een dergelijke overdreven kostprijs? Graag had ik hierover wat antwoorden van u gekregen.

05.05 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, ik kan u natuurlijk, in het kader van haar autonomie, alleen de informatie geven die ik van de NMBS heb gekregen, bijvoorbeeld met betrekking tot de oppervlakte die nodig is voor haar werking. De aankoop van het gebouw NBB werd door het directiecomité goedgekeurd op 14 januari 2002. Volgens de NMBS bleek uit eigen ramingen van de NMBS en van de NV Eurostation dat de vraagprijs redelijk was. Vooraleer tot de aankoop werd overgegaan, onderzocht de NMBS het alternatief van een nieuwbouw en de aankoop van twee gelijkaardige panden. Nieuwbouw van een gebouw met een bovengrondse vloeroppervlakte van 2.250 vierkante meter zou volgens de NMBS 3,1 miljoen euro kosten.

Deze formule heeft volgens de NMBS echter als nadeel dat dit gebouw niet beschikbaar zal zijn op het ogenblik dat het geneeskundig centrum moet verhuizen in het voorjaar 2003. De aankoopwaarde en de geraamde verbouwingskosten van de twee te koop staande panden bedragen respectievelijk 3,5 miljoen euro en 4,6 miljoen euro. Voor het NBB-gebouw komt dit totaal op 3,2 miljoen euro voor 2.690 m².

Rekening houdend met de beschikbaarheid en de oppervlakte die het onderbrengen van andere NMBS-diensten mogelijk maken, achtte de NMBS de aankoop van het NBB-gebouw de beste oplossing. Wanneer de koop in het geval van het gebouw van de Nationale Bank teniet zou worden gedaan, kan volgens de NMBS krachtens de verkoopsovereenkomst een sanctie aan de in gebreke blijvende partij worden opgelegd. Daarnaast is het onmogelijk om tijdig een goedkoper alternatief te vinden voor de huisvesting van het geneeskundig centrum in het voorjaar van 2003.

Als gevolg van de bouw van een Vlaams administratief centrum op de plaats van het huidige geneeskundig centrum is een verhuis van dit centrum noodzakelijk. Het geneeskundig centrum heeft 2.250 m² kantoorruimte nodig aldus de NMBS.

De wet geeft mij niet de middelen om over de gegrondheid van de keuze van de NMBS te oordelen. Ik heb informatie en inlichtingen gevraagd aan de NMBS over uw vraag om u de verschillen in prijs beter te kunnen verklaren.

05.06 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik begrijp dat de minister enkel kan antwoorden wat de NMBS haar meedeelt. Toch

imposant destiné à abriter un seul service?

05.05 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB m'a communiqué les informations suivantes. Le comité de direction a approuvé l'achat du bâtiment de la BNB le 14 janvier. D'après des estimations réalisées par la SNCB et Cobogra, le prix payé est correct. Un bâtiment neuf aurait coûté 3,1 millions pour une superficie de 2250 m², tandis que l'achat et la rénovation de deux immeubles disponibles se seraient élevés respectivement à 3,5 et 4,6 millions. Or, le prix total du bâtiment de la BNB n'est que de 3,2 millions. Par ailleurs, l'inconvénient d'un bâtiment neuf est qu'il n'aurait pas été disponible d'ici au printemps 2003, période prévue pour le déménagement du service médical. Compte tenu de ces éléments et du fait que l'immeuble, en raison de sa superficie, peut accueillir d'autres services, la SNCB estime qu'il s'agissait de la meilleure solution. Si l'achat est annulé, la partie fautive encourra une sanction. Par ailleurs, il n'est pas possible de trouver une solution moins onéreuse dans les délais. La décision de construire un autre centre à l'endroit où se trouve actuellement le centre médical nécessite le déménagement de ce dernier. La SNCB évalue la surface de bureaux nécessaire à 2.250 m². Je tiens en outre à souligner que je ne suis pas compétente légalement pour juger du choix fait par la SNCB.

05.06 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre pourrait-elle faire

zou ik de minister willen vragen om dit verder te laten onderzoeken. Ik heb een aantal gegevens waaruit blijkt dat dit geen normale aankoop betreft.

Ik blijf zitten met het enorme prijsverschil dat werd betaald door immo-makelaar aan de Nationale Bank. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de Nationale Bank zich niet heeft gehouden aan een verkoopprijs die in de lijn van de marktprijs ligt.

Het is mij ook helemaal niet duidelijk waarom de NMBS niet rechtstreeks van de Nationale Bank kon kopen aangezien het toch gaat om een open procedure. De betrokken ambtenaar die bevoegd is voor de aankopen in Hasselt ziet dit gebouw vanuit zijn woning staan. Ik kan niet aannemen dat men het niet wist.

Ik verneem ook dat het kantoor van de betrokken immo-makelaar pas in december door twee personen werd opgericht. Er zijn vermoedens dat het hier eerder gaat om een constructie met stromannen. Ik zou u willen vragen om dit te laten onderzoeken omdat het gaat om een aankoop met gemeenschapsgeld. Het gaat afgerond over 100 miljoen. Als ik het verschil maak tussen de verkoopprijs, die de Nationale Bank heeft gevraagd aan de immo-makelaar en de 100 miljoen die nu werd betaald, dan had men voor dat geld in alle stations van Limburg de perronaanwijzers en de omroepinstallaties kunnen maken. Het gaat immers om een bedrag van 60 miljoen. Ik zou willen aandringen op een onderzoek want velen begrijpen deze manier van handelen niet.

Men begrijpt niet dat een overheidsbedrijf een dergelijke aankoop doet aan deze voorwaarden.

05.07 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, dat gebeurt in het kader van hun bevoegdheden. U kent het liedje. Ik heb inderdaad geen antwoord gekregen waarom men heeft gewacht en waarom er dergelijk groot prijsverschil is. Ik ben het met u eens dat deze vraag overeind blijft. Voor zover het voor mij mogelijk is, ben ik bereid verder te onderzoeken welke elementen dat kunnen verklaren.

05.08 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, het gaat ook over de korte periode van een maand tussen de verkoop aan het kantoor en de koop die de NMBS nu doet. Ook dat roept allerlei vragen op. Misschien kunt u de regeringscommissaris de bijzondere opdracht geven dat verder uit te zoeken.

De **voorzitter**: Daarover kunnen we het later nog eens hebben.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.22 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.22 heures.

examiner plus en détail ce dossier? Je me pose en effet de nombreuses questions à propos de la procédure d'achat. Comment par exemple expliquer l'écart énorme entre le montant que l'agent immobilier a payé à la Banque nationale et celui que la SNCB a finalement dû payer à cet agent. La différence est de 100 millions, une somme que la SNCB aurait pu investir plus utilement.

Pourquoi la SNCB ne s'est-elle pas directement adressée à la Banque Nationale pour l'achat du bâtiment? La mise en vente avait en effet été rendue publique. Je ne puis imaginer que le responsable des achats de la SNCB n'était pas au courant de la mise en vente.

Il est par ailleurs étrange que la société immobilière n'ait été créée qu'en décembre, avec seulement deux associés. Tout porte à croire qu'il s'agit d'hommes de paille.

05.07 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB ne m'a pas fourni de réponses en ce qui concerne vos questions relatives au calendrier des faits et à l'écart de prix. J'examinerai le pourquoi de cette situation.

05.08 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Peut-être faudrait-il demander au commissaire du gouvernement de vérifier l'un ou l'autre élément.