



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

29-01-2003

10:00 uur

mercredi

29-01-2003

10:00 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>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</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

- Samengevoegde vragen van 1
 - mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inkorting van de trein Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge" (nr. A734)
 - de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister 1
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebrekkige capaciteit op de treinlijnen Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge" (nr. A767)

Sprekers: **Els Haegeman, Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 3
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de liberalisering van het spoorverkeer" (nr. A756)

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

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 6
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de Bonus Pass" (nr. A764)

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

- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice- 8
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bilateraal ambtelijk overleg tussen Nederland en België over de IJzeren Rijn" (nr. A799)

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

- Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice- 10
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS-nachtritten in Zeebrugge" (nr. A768)

Sprekers: **Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice- 13
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijncomités" (nr. A809)

Sprekers: **Joos Wauters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice- 15
 eerste minister en minister van Mobiliteit en

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - Mme Els Haegeman à la vice-première ministre 1
 et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccourcissement des trains Courtrai-Bruxelles et Courtrai-Bruges" (n° A734)
 - M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et 1
 ministre de la Mobilité et des Transports sur "la capacité insuffisante des trains mis en service sur les lignes Courtrai-Bruxelles et Courtrai-Bruges" (n° A767)

Orateurs: **Els Haegeman, Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 3
 première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la libéralisation du rail" (n° A756)

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

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 6
 première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression du Bonus Pass" (n° A764)

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

- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 8
 première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concertation bilatérale administrative entre la Belgique et les Pays-Bas à propos du Rhin de fer" (n° A799)

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

- Question de M. Roel Deseyn à la vice-première 10
 ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trajets de nuit de la SNCB à Zeebrugge" (n° A768)

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

- Question de M. Joos Wauters à la vice-première 13
 ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les comités des lignes de chemin de fer" (n° A809)

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

- Question de M. Daan Schalck à la vice-première 15
 ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over "de snelheid in de Brusselse tunnels" (nr. A826)

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

Transports sur "la vitesse des véhicules empruntant les tunnels de Bruxelles" (n° A826)

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

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

van

WOENSDAG 29 JANUARI 2003

10:00 uur

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

du

MERCREDI 29 JANVIER 2003

10:00 heures

De vergadering wordt geopend om 10.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.12 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inkorting van de trein Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge" (nr. A734)
- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebrekkige capaciteit op de treinlijnen Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge" (nr. A767)

01 Questions jointes de

- Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le raccourcissement des trains Courtrai-Bruxelles et Courtrai-Bruges" (n° A734)
- M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la capacité insuffisante des trains mis en service sur les lignes Courtrai-Bruxelles et Courtrai-Bruges" (n° A767)

01.01 Els Haegeman (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag heeft wat aan actualiteit verloren, maar ze blijft heel belangrijk. Omdat ik hier vorige week niet aanwezig kon zijn, werd ze uitgesteld tot deze week. Er is vastgesteld dat op 14 en 15 januari laatstleden de treinen Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge zeer sterk ingekort werden. Het was blijkbaar niet de eerste keer dat dit zich voordeed. Het resultaat is dat mensen tijdens de spitsuren vanaf respectievelijk Zottegem en Izegem als haringen in een ton op de trein zitten. De oorzaak van deze inkorting zou te vinden zijn in een chronisch tekort aan materieel en meer bepaald het uitvallen van een achttal breaks, voornamelijk te wijten aan het vriesweer. Aangezien de werkplaats in Kortrijk tijdens het weekend niet open is, kunnen die niet worden hersteld tijdens het weekend, wat resulteert in die kortere treinen.

Op die trajecten rijden aldus treinen met 250 zitplaatsen minder dan gewoonlijk. Wetende dat die treinen al eivol zitten op normale capaciteit, brengt dit mee dat er een aanzienlijk plaatstekort is. Het is ook niet de eerste keer dat het probleem zich voordoet, dat is al verscheidene malen voorgevallen. Ten eerste, zou ik van u graag vernemen, mevrouw de minister, hoe dat steeds weerkerende probleem kan verholpen worden. Ten tweede, is er ook op korte termijn in een maatregel voorzien om dit probleem voor de pendelaars op te lossen?

01.02 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij voor een groot deel aan bij wat mevrouw Haegeman net zei.

01.01 Els Haegeman (SP.A): Les 14 et 15 janvier, la longueur des trains Courtrai-Bruxelles et Courtrai-Bruges a été fortement réduite. Aussi, le nombre de places disponibles était-il largement insuffisant. Ce n'est pas la première fois que ce problème se pose. Il serait dû à un manque chronique de matériel et au fait que huit automotrices triples ou breaks sont hors service. Comment peut-il être remédié à ce problème à court terme?

01.02 Roel Deseyn (CD&V): Je me rallie à la question posée par

Mme Haegeman.

De **voorzitter**: (...)

01.03 Roel Deseyn (CD&V): Natuurlijk, als het voor de streek is, ben ik daartoe altijd bereid.

De lijnen Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge hebben geregeld met problemen te kampen. Het probleem is dus niet aan de recente actualiteit gebonden. Wij merken heel dikwijls dat er een gebrek is aan treinstellen. Soms leidt dat zelfs tot onverantwoorde ophopingen van reizigers, respectievelijk in Zottegem en Izegem. Ik hoef u niet te vertellen dat zulks natuurlijk niet comfortabel voor de reiziger is.

Er is eigenlijk een chronisch gebrek aan treinstellen. Dat is de kern van mijn vraag. Dat probleem wordt nog versterkt doordat een aantal driedelige motorische stellingen, onder meer ook door aanhoudende vrieskou, niet gebruikt kon worden. Maar dat probleem doet zich ook voor op andere tijdstippen bij mechanische defecten.

Ik heb daarover navraag gedaan bij de regiomanager van de NMBS. Het blijkt dat de motorstellen break, waarover hier sprake is, eigenlijk niet in Kortrijk worden hersteld, maar in Mechelen en Merelbeke. Het probleem is dus niet direct gebonden aan de herstell werkplaats te Kortrijk. Het gaat over de stellingen break-N96 die in Oostende worden gerepareerd, waar in het weekend wel wordt gewerkt. Maar men geeft ook toe niet altijd over het nodige materieel te beschikken. Er is dus een probleem van inzetbaar materieel. Er is een tekort aan middelen om de logistiek materieel voldoende te kunnen inzetten. Er is dus te weinig reservematerieel. Dat is de kern van het probleem. In Kortrijk moet men zich nu vooral bezighouden met de instroom van de dubbeldekstreinen en de tweeledige motorstellen. Als er op de lijnen Kortrijk-Brussel of Kortrijk-Brugge iets fout loopt, moet men tot betere coördinatie komen met de depots in Oostende, Mechelen en Merelbeke. Daar is het probleem grotendeels gesitueerd.

Dat zorgt er natuurlijk voor dat de reiziger niet kan rekenen op de dienstverlening waarop hij eigenlijk recht heeft. Hetzelfde capaciteitsprobleem, dat ook te maken heeft met de niet-inzetbaarheid van stellingen break-N96, doet zich iedere zondagavond en vrijdagavond voor als studenten uit West-Vlaanderen van en naar de universiteitssteden Gent en Leuven trekken. Uit recente ervaring heb ik geleerd dat het geen pretje is om op die manier te reizen. Het is een structureel, chronisch probleem, dat best wordt verholpen.

Mevrouw de minister, ik stel dan ook concreet de volgende vragen.

Ten eerste, hoe kan het genoemde probleem eigenlijk worden verholpen? Is men van plan daaraan iets te doen? In welke oplossingen voorziet men op korte en middellange termijn?

Ten tweede, hebt u enig idee hoe in overleg met de NMBS het structureel probleem rond studentenvervoer opgelost kan worden?

01.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS bevestigt de problemen. Zoals u het dus merkt is dit een objectieve houding. Op mijn vraag heeft zij beslist om tegen het einde van deze maand, dus in de loop van de volgende dagen, vier

01.03 Roel Deseyn (CD&V): Le nombre de voitures est régulièrement insuffisant sur les lignes Courtrai-Bruxelles et Courtrai-Bruges. Il n'y aurait pas suffisamment de matériel en réserve et la coordination serait également déficiente. Le même problème de manque de capacité se pose par ailleurs tous les vendredi et dimanche soir lorsque les étudiants des villes universitaires de Gand et de Louvain se déplacent en masse. Quelles mesures structurelles pourraient être prises pour résoudre ces problèmes?

01.04 Isabelle Durant, ministre: La SNCB confirme l'existence de ces problèmes. D'ici à la fin du mois de janvier, quatre

motorstellen break vrij te maken om het tekort op te vangen.

Het tekort is het gevolg van het feit dat verschillende motorstellen werden geïmmobiliseerd door ongevallen en ongevallen met derden. Om dit probleem te verhelpen zullen vier motorstellen vrijgemaakt worden en zal zo vlug mogelijk de M6 meer ingezet worden op de relatie ICK Gent-Genk. De beslissingen zijn dus genomen.

Op de vraag inzake de studenten heb ik geen precies antwoord. Het gaat om een algemeen capaciteitsprobleem dat moet worden opgelost wil men een redelijk comfortabele reis genieten. Daarop heb ik vandaag dus geen antwoord.

Le problème du manque des trains est en voie de résolution urgente. C'était évidemment un problème réel.

01.05 Els Haegeman (SP.A): Mevrouw de minister, ik kan zeer kort repliceren. U gaf een kort, maar voldoende antwoord op mijn vraag.

automotrices de type break seront libérées et mises en service sur ces lignes afin de pallier le manque de matériel roulant. Les automotrices étaient en panne à la suite d'accidents. Par ailleurs, du matériel de type M6 sera mis en service sur la ligne Gand-Genk. La SNCB n'a pour l'instant pas encore trouvé de solution au problème de capacité lié aux déplacements des étudiants.

01.05 Els Haegeman (SP.A): Voilà une réponse courte mais suffisante.

01.06 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij mijn collega. Ik hoop dat er, nu wij het probleem samen hebben kunnen bepleiten, op korte termijn iets kan veranderen. Dat zal de reiziger zeker ten goede komen.

01.06 Roel Deseyn (CD&V): Je suis d'accord avec vous et j'espère surtout que la situation s'améliorera à court terme.

De **voorzitter**: Als iedereen gelukkig is, mag ik het incident als gesloten beschouwen.

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

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de liberalisering van het spoorverkeer" (nr. A756)

02 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la libéralisation du rail" (n° A756)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank collega Deseyn. Dankzij hem kan ik straks nog de commissie voor het Bedrijfsleven bijwonen. Ik zal mijn vragen heel kort proberen te formuleren.

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le Parlement européen a décidé de libéraliser à compter de 2006 le transport de marchandises et le trafic international de voyageurs. A partir de 2008, le trafic intérieur de voyageurs devra également être adapté dans ce sens. Les socialistes et les écologistes belges auraient voté contre la libéralisation accélérée. Il a également été décidé de mettre sur pied un système de sécurité européen unique. Dans chaque Etat membre, une instance centrale devrait veiller à la sécurité des compagnies ferroviaires et de transport.

Mevrouw de minister, ik las vorige week een mededeling in de krant in verband met een beslissing die het Europees Parlement heeft genomen in verband met de liberalisering van het spoorverkeer. Vanaf 2006 zou het vrachtvervoer en tegelijk ook het internationale reizigersverkeer worden opengesteld. Vanaf 2008 zou ook het binnenlandse reizigersverkeer deze weg volgen.

La première phase de libéralisation entrera en vigueur dès le 15 mars. Le parlementaire

Ik heb begrepen dat de Belgische europarlementsleden van de socialistische en groene fracties tegen deze liberalisering hebben gestemd. Op datzelfde ogenblik heb ik vastgesteld dat de heer Dirk Sterckx, europarlementslid voor de huidige meerderheidspartij VLD, zegt dat in België de wetgeving nog niet volledig rond is. Hij waarschuwt u, als minister bevoegd voor Mobiliteit, ervoor dat u op het verkeerde spoor zit door de NMBS als één bedrijf te laten voortbestaan in plaats van het op te splitsen in een netwerkbeheerder en een spoorwegondernemer. Hij stelt ten slotte dat die aanpak zeker zal leiden tot problemen met Europa. Hij zegt

dat dit ook de NMBS zelf de das kan omdoen.

Ik citeer de heer Dirk Sterckx zoals hij in de Financieel Economische Tijd vorige week over deze zaak berichtte. Hij formuleert in dit artikel in feite gedeeltelijk het standpunt dat wij ook altijd hebben verdedigd in het kader van de liberalisering. Men moet die splitsing inderdaad niet alleen in de boekhouding, maar ook in de praktijk doorvoeren. Ik zou dan ook graag uw standpunt over die splitsing horen. Is dat ook het standpunt van de huidige regering? Ik hoor in dat verband immers heel verschillende geluiden. Die verschillende geluiden komen van europarlementsleden – weliswaar niet de minste – van verschillende regeringspartijen.

européen du VLD, M. Sterckx, a cependant déclaré au *Financieel-Economische Tijd* que la législation belge n'était pas encore adaptée en ce sens et que la ministre Durant prenait un risque en permettant à la SNCB de rester unifiée au lieu de la scinder en deux sociétés : un gestionnaire de réseau et une compagnie de chemins de fer. Cette scission doit devenir une réalité sur le plan comptable mais également dans la pratique.

Quel est en l'espèce le point de vue de la ministre?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ten eerste is het belangrijk om de context van de vraag te reconstrueren. Er is in de eerste plaats sprake van de liberalisering van het personenvervoer per spoor. Men mag niet uit het oog verliezen dat de amendementen die het Europees Parlement op dinsdag 14 januari 2003 in plenaire vergadering heeft goedgekeurd, slechts een onderdeel vormen van de huidige discussies over het tweede spoorwegpakket. De discussies betekenen niet het einde ervan. We weten immers dat de lidstaten het vooruitzicht van de liberalisering van het personenvervoer per spoor niet hebben opgenomen in de huidige discussie. Dat vooruitzicht werd door de Europese Commissie uitdrukkelijk uitgesteld tot een latere datum. De Commissie koos ervoor om dat vooruitzicht niet op te nemen in haar wetgevende voorstellen. Ze heeft reeds meegedeeld dat zij de amendementen van het Europees Parlement hieromtrent niet steunt en heeft die keuze toen duidelijk toegelicht.

De Europese Commissie meent net als verscheidene lidstaten – waaronder België – dat men op systematische wijze te werk moet gaan. Men moet dat doen door de logica om zich te wijden aan het goederenvervoer te blijven volgen. Dat stelt de spoorwegondernemingen in staat om de vereiste structurele en commerciële hervormingen op correcte wijze door te voeren. Dat is dus geen ideologische kwestie. Het is een pragmatische kwestie, zodat ze tijd hebben om de vereiste hervormingen te kunnen uitvoeren.

De Commissie heeft vervolgens meegedeeld dat zij studies uitvoert om haar beslissing op dat vlak voor te bereiden. Er moet immers meer kennis worden verzameld over de reële rendabiliteit van internationale reizigersdiensten. Het gaat dan over personenvervoer. De rendabiliteit staat niet bij voorbaat vast. Internationale treinen zijn immers vooral gevuld op de nationale delen van de trajecten. De rendabiliteit is uiteraard een voorafgaande voorwaarde voor de belangstelling van privé-operatoren.

Kortom, de stellingname van het Europees Parlement is een principiële stellingname die geen rekening houdt met de eisen op het terrein. Ze houdt evenmin rekening met een verfijnde analyse van de opportuniteit om die weg in te slaan.

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les amendements adoptés par le Parlement européen le 14 juillet 2003 s'inscrivaient dans la discussion du train de mesures appelé "deuxième paquet ferroviaire". Cette discussion ne concerne nullement une libéralisation du transport de personnes, que la Commission a explicitement reportée à une date ultérieure et qu'elle n'a pas intégrée à ses propositions législatives. La Commission a d'ores et déjà fait savoir qu'elle ne soutenait pas les amendements du Parlement européen et elle a amplement explicité sa décision.

La Commission européenne estime qu'il convient de travailler de façon systématique. Les sociétés de chemins de fer doivent pouvoir entreprendre les réformes structurelles et commerciales requises, dans l'optique de la libéralisation du transport de marchandises. Il n'est pas question d'idéologie mais de pragmatisme.

Dans l'intervalle, la Commission prépare sa décision relative au transport de voyageurs. Elle fait examiner la rentabilité réelle des services internationaux de transport de voyageurs. Il est évident que la rentabilité est une condition indispensable si l'on veut susciter l'intérêt d'opérateurs

Laten wij dus niet dezelfde fout maken.

Inzake de voorbereiding van België en de NMBS tegen maart 2003 – het gaat dan alleen om het eerste pakket, goederenvervoer – zullen wij tegen 15 maart klaar zijn. Anderzijds werd onze keuze inzake de organisatie besproken met de diensten van de Commissie. Onze keuze beantwoordt aan de eisen van wat gemeenzaam het eerste spoorwegpakket wordt genoemd. Ik twijfel er dus niet aan dat onze wettelijke bepalingen beantwoorden aan de communautaire wetgeving. Indien zou blijken dat bepaalde details opnieuw met de Commissie moeten worden besproken, zullen wij de nodige aanpassingen aanbrengen. Maar in principe is aan de eisen van de Commissie beantwoord. Wij hebben namelijk gewerkt in overleg met de Commissie.

Ik zou graag vergelijken met een lidstaat van de Europese Unie en een lidstaat van erbuiten, met name Oostenrijk en Zwitserland. Die landen werken in ongeveer dezelfde markt als wij; het zijn onder meer kleine transitlanden. Zij hebben gekozen voor een model zoals België. Dat is dus geen ideologisch standpunt, maar een erg pragmatische aanpak, die besproken was met de Commissie. Sommige aanpassingen moeten nog worden gedaan, maar in principe hebben wij de steun van Europa.

Ik kan nog het volgende zeggen. Afgelopen vrijdag was ik op de nieuwaarsreceptie van de Europese Spoorwegen. Ik heb toen, zoals normaal in dergelijke omstandigheden, gesproken met de directie van de Spoorwegen op Europees niveau. Die directie zegt dat België bij de eerste groep behoort van lidstaten die klaar zullen zijn. De directie is erg tevreden wat betreft de manier van werken van België in het kader van de omzetting van de noodzakelijke richtlijnen voor de liberalisering van het goederenvervoer.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de minister antwoordde uiteraard niet op mijn vraag, maar dat had ik wel verwacht. Zij gaf een hele uitleg over de visie die Europese Commissie hierover ontwikkelde en over de wijze waarop de lidstaten daarop inspelen.

Ik wil u geloven op uw woord, mevrouw de minister, maar ik ben er absoluut niet van overtuigd dat u binnen zes weken klaar zult zijn met de aanpassing van de wetgeving in België. In het Parlement weet men er alleszins niets over en dat is bijzonder merkwaardig.

Voorts heb ik niet gezegd dat de wettelijke bepalingen waarin u voorziet, niet beantwoorden aan de communautaire bepalingen.

02.04 Isabelle Durant, ministre: Cela a été adopté en Conseil des ministres.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Ja, maar ik legde u de stelling voor van een VLD-europarlementslid dat stelt dat u en de Belgische regering op het verkeerde spoor zitten, mevrouw de minister, en dat de ontwikkelingen zoals zij zich nu voordoen, de NMBS wel eens de

privés.

D'ici au 15 mars 2003, la Belgique aura achevé la préparation du premier ensemble de mesures, à savoir le volet «libéralisation du transport de marchandises». Nous avons examiné nos choix en matière d'organisation en concertation avec les services de la Commission européenne et il s'est avéré que nos dispositions légales correspondent à la législation européenne. Certaines modifications devront être apportées mais nous bénéficions, en principe, du soutien de l'Europe. La direction des chemins de fer au niveau européen m'a encore confirmé, ce vendredi, que la Belgique appartiendra au premier groupe d'Etats membres qui auront effectué dans les délais prévus la transposition des directives relatives à la libéralisation du transport de marchandises.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Au lieu de répondre à ma question, la ministre expose le point de vue de la Commission européenne et la réaction des Etats membres. Je ne suis pas convaincue que la Belgique sera prête dans six semaines. Quant à savoir si le point de vue de la ministre est bien celui du gouvernement, cela reste obscur. Je crains que la ministre opère un choix fondamentalement erroné pour la SNCB et je reviendrai sur cette question ultérieurement.

das zouden kunnen omdoen. Ik hoorde u die stelling niet weerleggen en evenmin hoorde ik u zeggen dat dit de stelling is van de regering zoals u ze verkondigt.

Wij zullen zien wat er gebeurt binnen enkele weken. Ik ben ervan overtuigd dat u een fundamenteel verkeerde keuze maakt voor de NMBS, met alle gevolgen van dien voor de tewerkstelling en voor de mogelijkheden die een dergelijke liberalisering met zich kan meebrengen. Momenteel blijft alles een beetje in het vage, maar wij zullen u hierover zeker opnieuw ondervragen.

02.06 Daan Schalck (SP.A): (...)

02.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik denk het niet, mijnheer Schalck.

02.08 Daan Schalck (SP.A): (...)

De **voorzitter**: Collega's, tijdens het vragenuurtje kan er geen discussie worden gevoerd; dat wordt bepaald in het Reglement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de Bonus Pass" (nr. A764)

03 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression du Bonus Pass" (n° A764)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb u enkele weken geleden ondervraagd over de wijze waarop het geweldige kortingssysteem van minister Vande Lanotte, die 10% korting, zal worden ingevoerd en over het feit dat tegelijkertijd de Bonus Pass wordt afgeschaft.

Het blijkt nu – dat was op het ogenblik dat ik u daarover ondervroeg niet zo duidelijk – dat verschillende categorieën van treinkaarthouders niet in aanmerking komen voor het nieuwe kortingssysteem. Dat zou het geval zijn voor houders van schooltreinkaarten, van Campuskaarten en van een treinkaart die via het derdebetalerssysteem door de werkgever wordt betaald.

Ten eerste, ik wil de minister vragen of de NMBS dit over het hoofd heeft gezien? Indien dit het geval is, is de NMBS dan bereid die vergetelheid recht te zetten? Indien dit niet het geval is, waarom verliezen deze drie categorieën van treinkaarthouders dan hun voordeel als trouwe klant? Ten tweede, werd het raadgevend comité hierover geraadpleegd? Indien ja, hoe luidde hun advies? Hoeveel bespaart de NMBS op jaarbasis door de afschaffing van de Bonus Pass? Hoeveel procent van de treinkaarthouders nam deel aan die Bonus Pass-actie? Hoeveel ritten werden er in 2002 via de Bonus Pass uitgedeeld en hoeveel ritten werden er effectief mee gemaakt?

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Après que la SNCB a accédé à la demande du ministre Vande Lanotte d'instaurer un système de réductions de 10 %, le Bonus Pass a été supprimé le 31 décembre 2002. Les détenteurs d'abonnements scolaires et Campus et de cartes-train payées par l'employeur grâce au système du tiers payant ne peuvent toutefois bénéficier de cette réduction.

S'agit-il d'un oubli de la part de la SNCB? Compte-t-elle intervenir à cet égard? Ces trois catégories se composent de clients fidèles, que l'on ne peut ainsi mettre à l'écart.

Le Comité consultatif des usagers de la SNCB est-il informé de ce changement? Quel avis a-t-il rendu?

Quelles économies sont-elles réalisées chaque année grâce à la suppression du Bonus Pass?

Quel était le pourcentage de détenteurs de cartes-train participant à l'action Bonus Pass? Combien de voyages ont-ils été distribués grâce au système du Bonus Pass en 2002? Combien d'entre eux ont-ils été effectivement utilisés?

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze korting wordt binnenkort aangevuld met een nieuwe actie voor de jongeren. Ik verklaar mij nader.

Het sparen van punten voor de Bonus Pass stopt eind 2002. Het is nog mogelijk deze punten te laten gelden tot eind februari, maar de telling ervan is gestopt. De korting van 10% is voorzien voor woon-werkverplaatsingen. Dit zijn niet helemaal dezelfde verplaatsingen als deze van studenten met Campuskaarten en met schooltreinkaarten. De NMBS is zich ervan bewust dat er geen discriminatie kan zijn tussen de categorieën van werknemers en van studenten of jongeren die zich geregeld verplaatsen met de trein. Deze laatste categorie is een belangrijke categorie, ook voor de aantrekkelijkheid van de trein, enzovoort en de NMBS wil ze dus absoluut niet als trouwe klant verliezen.

Ik wil de houders van schooltreinkaarten en Campuskaarten toch eraan herinneren dat de prijs van schooltreinkaarten bij het begin van deze legislatuur 75% was en sinds september 2002 45% is geworden. Er werd dus al een grote korting toegekend tijdens deze legislatuur. Wat betreft de problematiek van de Bonus Pass, zal de NMBS een nieuwe actie ondernemen in het kader van de toekomstige getrouwheidsactie voor jongeren. Deze actie is momenteel in de voorbereidende fase.

Het is niet de bedoeling om sommige regelmatige gebruikers en dan vooral de jongeren te laten vallen, maar integendeel te proberen een nog betere situatie qua financiële prijs te verdedigen in de toekomst, zelfs al is er voor die categorie al een korting gekomen.

03.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mevrouw de minister, ik ben blij dat de NMBS de discriminatie van de jongeren inziet en dat ze een nieuwe actie voorbereidt. De vraag is natuurlijk wat er gebeurt in de tussenperiode, want de Bonus Pass is afgeschaft vanaf eind december.

Ten tweede is er de derde categorie. Daar hebt u mij niets over verteld. Er zijn kaarten die via het derdebetalersysteem door de werkgever worden betaald. Daarover zou ik toch nog graag iets vernemen.

03.04 Minister **Isabelle Durant**: De beslissing in verband met het treinkaartje dat de werkgever volledig voor zijn rekening neemt in het derdebetalersysteem, werd wel in onderling akkoord met de werkgevers genomen.

03.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Wat bedoelt u?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le comptage des points pour le Bonus Pass a été arrêté au 31 décembre 2003 ; les Bonus Pass seront, quant à eux, retirés de la circulation au mois de février.

La nouvelle réduction de 10 % s'applique aux voyageurs effectuant des trajets réguliers entre leur domicile et leur lieu de travail, et les étudiants et les écoliers ne font pas partie de ce groupe. Toutefois, la SNCB est bien consciente de l'existence de cette discrimination et compte apporter des améliorations en faveur de cette importante catégorie. Il convient de souligner que le prix des abonnements scolaires s'élevait à 75 % du tarif de base au début de cette législature, contre seulement 45 % actuellement. De nouvelles initiatives viendront encore compléter les mesures en faveur des catégories désavantagées.

03.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Je me réjouis de constater que la ministre reconnaît le problème et envisage de nouvelles actions, mais qu'en est-il des cartes de train payées par un tiers?

03.04 **Isabelle Durant**, ministre: La décision relative à la suppression des cartes de train payées par un tiers a été prise en concertation avec les employeurs.

03.06 Minister **Isabelle Durant**: De beslissing is genomen in overleg met de werkgevers.

03.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): U bedoelt de beslissing om het Bonus Pass-systeem te schrappen voor wie gebruikmaakt van het derdebetalersysteem. Dat is gebeurd in onderling overleg met de werkgevers?

03.08 Minister **Isabelle Durant**: Ja.

03.09 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mag ik de minister toch vragen dat ze mij op vragen twee, drie en vier eventueel schriftelijk antwoordt? Daar heeft zij mij niets op geantwoord. Ik weet wel dat ik cijfers vroeg, maar ik kreeg toch graag antwoord.

03.09 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre n'a répondu ni à ma deuxième, ni à ma troisième, ni à ma quatrième question. Entend-elle le faire par écrit? Je me rends compte qu'il s'agit de données chiffrées.

03.10 Minister **Isabelle Durant**: Oké. Uw vraag ging over de verhouding tussen de verschillende operaties.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, het zou misschien goed zijn het antwoord de commissie toe te sturen. Dan kunnen we het iedereen bezorgen, zoals dat de gewoonte is bij mondelinge vragen.

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

04 **Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het bilateraal ambtelijk overleg tussen Nederland en België over de IJzeren Rijn" (nr. A799)**

04 **Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concertation bilatérale administrative entre la Belgique et les Pays-Bas à propos du Rhin de fer" (n° A799)**

04.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, toen ik u vorige week over die problematiek ondervroeg, had ik nog geen kennis van het feit dat er die dag ook een mededeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat was verstuurd, waarin zij meedeelden dat tijdens het overleg tussen de Belgische en Nederlandse ambtenaren over het dossier 'IJzeren Rijn' beide partijen het erover eens zijn dat die kwestie moet worden opgelost, zonder dat dit de bilaterale relatie of andere dossiers beïnvloedt. Dit laatste is wel belangrijk, omdat ik intussen via het Nederlandse persbureau GPD heb vernomen dat "hiermee de weg vrij is voor de ondertekening van het akkoord over de goederenspoorlijn naar Antwerpen, langs de Zoomweg Zuid, inclusief een aparte spoorboog richting Zeeland."

U weet dat België tot nu toe weigerde dit akkoord te ondertekenen, precies door de Nederlandse houding in het dossier IJzeren Rijn. Voor de afvoer van goederen uit de haven van Vlissingen is die spoorlijn van groot belang, zeker na aanleg van de Westerschelde Container Terminal.

Ik zou dan ook graag van de minister vernemen welke ambtenaren er aanwezig waren tijdens dat overleg. Ging het alleen over federale

04.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Le 17 janvier, une concertation a été organisée entre des fonctionnaires belges et néerlandais à propos du dossier sur le Rhin de fer. Selon une communication du ministère néerlandais des Communications et du Waterstaat, il aurait été décidé de ne pas lier ce dossier avec d'autres. Selon l'agence de presse néerlandaise GPD, "un accord sur le transport de marchandises vers Anvers via le *Zoomweg-Zuid* serait en passe d'être signé. Jusqu'à présent, la Belgique a refusé de signer cet accord tant que la question du Rhin de fer ne serait pas réglée.

Des fonctionnaires flamands ont-ils participé à cette concertation

of ook over Vlaamse ambtenaren? Klopt de berichtgeving die het Nederlands persbureau heeft verspreid? Kunnen wij daaruit afleiden dat België eens te meer een middel uit handen heeft gegeven om Nederland in dit dossier onder druk te zetten? Die vraag is misschien een beetje gelijklopend met mijn vraag van vorige week, namelijk of het ambtelijk overleg al een akkoord heeft opgeleverd, en of België nu nog over garanties beschikt dat Nederland niet langer een obstructiepolitiek zal voeren.

Volgens de gezamenlijke mededeling op de webstek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijft voor beide partijen het memorandum of understanding over de IJzeren Rijn, in al zijn onderdelen, de basis voor het vervolg. Ik vraag mij af welke waarde dit zogenaamde memorandum nog heeft, aangezien het tijdsschema al lang achterhaald is.

Ten slotte wil ik ook weten of u over deze nieuwe ontwikkeling vooraf contact heeft gehad met uw Vlaamse collega Stevaert. Zo ja, wanneer? Zo niet, waarom niet?

ou celle-ci n'a-t-elle été organisée qu'en présence de fonctionnaires fédéraux?

Les informations de l'agence de presse GDP sont-elles exactes? La Belgique s'est-elle une fois de plus déchargée d'un dossier qui aurait permis de faire pression sur le gouvernement néerlandais?

Cette concertation administrative a-t-elle permis d'aboutir à un accord sur le Rhin de fer ? Avons-nous obtenu la garantie que les Pays-Bas ne mèneraient plus une politique d'obstruction?

Le *memorandum of understanding* sur le Rhin de fer du mois de mars 2000 est-il encore d'actualité étant donné que le calendrier n'a pas été respecté?

A la lumière de ces nouveaux éléments, la ministre a-t-elle pris contact avec son homologue flamand, M. Stevaert?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is belangrijk te weten dat het Vlaams Gewest en de federale overheid altijd samen de onderhandelingen hebben gevoerd. De Vlaamse vertegenwoordigers waren nauw betrokken bij de onderhandelingen. Het was zeker geen discussie op federaal niveau.

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Depuis le début, la Région flamande et le gouvernement fédéral ont participé conjointement aux négociations concernant le Rhin de Fer. Tant le ministre Stevaert que le ministre-président se sont fait représenter.

04.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): (...)

04.04 Minister **Isabelle Durant**: Vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest waren aanwezig voor de briefing en debriefing met minister Stevaert en de minister-president. Ik herhaal dat het Vlaams Gewest en de federale overheid van in het begin altijd samen hebben onderhandeld.

04.04 Minister **Isabelle Durant**: J'ai toujours insisté sur le fait que je souhaitais signer simultanément le dossier relatif à la ligne 11 et celui relatif au Rhin de Fer. C'est la seule arme avec laquelle nous pouvons encore faire pression sur le gouvernement néerlandais. Pour l'instant, nous ne modifions pas notre attitude.

Wat de conclusies in de Nederlandse pers betreft, beklemtoon ik dat ik aan de Nederlandse collega's steeds herhaald heb dat ik de beide memoranda over de IJzeren Rijn en de lijn 11 op hetzelfde ogenblik wens te ondertekenen. Waarom? Lijn 11 is een dossier waarvoor de Nederlanders meer vragende partij zijn dan wij. Als men de weinige drukingsmiddelen waarover men beschikt niet gebruikt is men bij voorbaat verloren.

La concertation entre fonctionnaires, organisée le 17 janvier, concernait la procédure d'arbitrage destinée à sortir les deux pays de l'impasse. L'accord obtenu portait dès lors sur cette

Tot nader order blijf ik bij mijn standpunt. Er moet beweging komen in het dossier van de IJzeren Rijn en we moeten garanties krijgen over de uitvoering van het dubbelbesluit. Iedereen trekt zijn besluiten

uit het communiqué.

Op het overleg van 17 januari hebben de Nederlanders vragen gesteld over de arbitrageprocedure. Wij hebben deze procedure voorgesteld omdat ons streven naar een onderhandelde oplossing toegespitst was op een verdeling van kosten. De kosten zijn op een voor ons onaanvaardbare manier opgedreven. Een arbitrageprocedure zal de patstelling moeten deblokken. Het is duidelijk dat het overleg van 17 januari niet tot een akkoord over het project heeft geleid. Het overleg had alleen betrekking op de arbitrageprocedure. België eist een strakke planning in de voorbereiding en de uitvoering van de arbitrage. Het alternatief is immers de juridische procedure, het laatste middel.

Ik herhaal en bevestig dat wij over al de elementen in dit dossier in perfect overleg samenwerken met het Vlaams Gewest. De standpunten van de Vlaamse en de federale regering inzake de uitvoering van het memorandum of understanding zijn niet gewijzigd. Ik weet dat er tijd verloren is gegaan door de situatie in Nederland en de weigering van Nederland om te onderhandelen over de kosten. Het memorandum of understanding blijft voor de Vlaamse en de federale regering belangrijk. Ik ben niet bereid dit memorandum te laten vallen.

04.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, mag ik uit uw antwoord besluiten dat de mededeling die het ministerie van Verkeer en Waterstaat over dat overleg heeft gedaan, in feite de visie is van de Nederlandse zijde en dus niet van de beide partijen en dat u dus wel uitdrukkelijk het wapen van Lijn 11 in handen houdt vooraleer rond de IJzeren Rijn verdere ondertekeningen te verrichten?

04.06 Minister Isabelle Durant: Ik bevestig dat.

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

05 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS-nachtritten in Zeebrugge" (nr. A768)

05 Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trajets de nuit de la SNCB à Zeebrugge" (n° A768)

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil het even hebben over een kleine spoorlijn in de dorpskern van Zeebrugge, die vroeger, in lang vervlogen tijden, werd gebruikt voor de zogenaamde vistrein. Sinds een jaar wordt die spoorlijn opnieuw intensief gebruikt. Met verschillende ritten, ook 's nachts, wordt de nachtrust van de omwonenden ernstig verstoord. De inwoners spreken zelfs van een tweede Zaventem – dat zal u wellicht niet goed in de oren klinken – omdat de nachtrust wordt verstoord.

05.02 Minister Isabelle Durant: Dat is dus niet de Noordrand, maar de Westrand.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Ja, de Westrand van de Westkust.

procédure d'arbitrage et non sur l'ensemble du dossier.

Je précise une fois encore que les concertations se déroulent en parfaite concertation avec le gouvernement flamand.

04.05 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre confirme-t-elle formellement que la communication du Ministère des Communications et du Waterstaat des Pays-Bas ne traduisait que la vision néerlandaise?

04.06 Isabelle Durant , ministre: Je le confirme.

05.01 Roel Deseyn (CD&V): Depuis un an, une ligne de chemin de fer traversant Zeebrugge est à nouveau utilisée de manière intensive. Le repos nocturne des riverains, habitant l'endroit depuis des dizaines d'années déjà, est perturbé par le bruit des lourdes locomotives diesel et par les sonneries.

05.03 Roel Deseyn (CD&V): Le

Het gaat hier immers om zware diesellocomotieven. Het gaat zeker niet om recent, geruisloos materieel, maar wel om de zwaardere toestellen. Daarbij komt ook nog het belgerinkel van de overweg, allemaal op nachtelijke uren.

Het is ook belangrijk om aan te merken dat die bewoners daar al lang wonen. Het gaat dus niet om recente huizen of recente wijken, maar wel over een recent fenomeen: die goederentrein, die op die lijn opnieuw in werking is gesteld met oud materieel.

Ook overdag brengt dat de nodige hinder mee. Het is niet zomaar een banale hinder, want er is onder meer al een actiecomité opgericht. Men spreekt er over de onleefbaarheid van de dorpskern omdat het dorp fysiek in twee wordt gesneden, maar ook omdat er soms tot achtmaal à tienmaal per dag een kwartier lang een onderbreking is in de circulatie in die dorpskern, totdat die trein gepasseerd is. Het is niet omdat dat zo'n lange trein is, maar wel omdat er coördinatie is met onder meer lichten op een verkeersbrug. Dat geeft dus toch wel een ernstige hinder. Ook de kusttram moet een doortocht vinden in de dorpskern van Zeebrugge, en blijkbaar is die coördinatie niet zo evident.

Wat erger is, de hulpdiensten hebben al problemen ondervonden in het recente verleden. Zij kunnen op dergelijke momenten van concentratie geen doorgang vinden via de dorpskern. Wie op dergelijke momenten dus dringende hulp nodig heeft, zal het moeten stellen zonder hulpdiensten.

Naar aanleiding van die overlast en de gevaren die kunnen optreden bij gebrek aan doorgang voor hulpdiensten, bij die hinder en gebrek aan leefbaarheid in de dorpskern, stel ik dan ook de volgende vragen.

Is het probleem u bekend via de NMBS? Erkent men ook bij uw diensten en bij de NMBS dat er daar een probleem is met de leefbaarheid?

Zijn er engagementen genomen om oplossingen te bedenken voor de toekomst? Hoe staat u daartegenover?

Wat zal de NMBS daaraan op relatief korte termijn kunnen doen?

05.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de spoorlijn waarvan sprake is de lijn 202 tussen Zeebrugge-dorp en de Zweedse Kaai. Die lijn heeft een lengte van 1.300 meter en overschrijdt zes overwegen van derde categorie. De treinen hebben een lengte van 600 meter. Aan de Zweedse Kaai behandelt men vooral gecombineerd vervoer en personenwagens. Dagelijks zijn er een tiental bedieningen van de Zweedse Kaai, waarvan er een drietal tijdens de nacht gebeuren. Gezien de intensiteit van de bedieningen en het feit dat Sea-Ro continu doorwerkt, is het voor het bedrijf niet mogelijk om de bedieningen te concentreren tijdens de dag.

Wat zijn de probleempunten? Aan elke overweg wordt gestopt om de overweg manueel te bedienen. Als de trein voorbij de overweg is, wordt de signalisatie manueel stilgelegd. De hinder van dit goederenverkeer is tweërlei. Er is de langdurige, gelijktijdige

transport de marchandises entraîne également des nuisances durant la journée. Un comité d'action affirme que le centre du village est devenu invivable. Le village est coupé en deux par la ligne et une dizaine de fois par jour, le trafic est interrompu durant un quart d'heure. La circulation du tram de la côte et les déplacements des services de secours sont également perturbés.

La ministre est-elle au courant de ce problème?

Ses services reconnaissent-ils les nuisances provoquées?

S'efforce-t-on de trouver une solution au problème, même à court terme?

05.04 **Isabelle Durant**, ministre: Il s'agit de la ligne 202 entre Zeebrugge-village et le Zweedse kaai. On dénombre par jour le passage d'une dizaine de convois, dont trois la nuit. Il est impossible pour la société SEA-RO de concentrer tous les trajets durant la journée.

Tous les passages à niveau sont actionnés manuellement, de sorte qu'ils sont fermés longtemps et que les routes à circulation dense et les voies de tram sont

bezetting van meerdere overwegen op drukbereden wegen en tramsporen. Volgens de NMBS duurt de passage van de trein 10 minuten. Het afsluiten van de Kustlaan en de Isabellalaan – dat is niet vanaf het begin van deze legislatuur want de straat noemt sinds vele jaren Isabellalaan – vormt een hinder voor de hulpdiensten. Het tweede element is de geluidshinder bij nacht, veroorzaakt door het geluidsein van de overwegen in de woonzone.

Wat zijn denksporen om tot een oplossing te komen? De NMBS is natuurlijk op de hoogte van de problematiek en zoekt naar oplossingen.

Ten eerste, in oktober 1998 werd lijn 2002 vernieuwd. Om de geluids- en trillingsoverlast te beperken, werden lange rails zonder voegen aangelegd. Tussen de rails en de betonnen dwarsliggers werden schokabsorberende rubbers geplaatst en de overwegbekledingen werden ook verbeterd. Dat is niet voldoende. Begin 2002 werd de opdracht gegeven om tijdens de nacht – indien mogelijk – gebruik te maken van de nieuwe en geluidsarme rangeerlocomotieven van het type T77. Er werd echter door de bewoners opgemerkt dat deze locomotieven trillingen veroorzaken. Er werden ook maatregelen genomen om de treinen van de Zweedse kaai zo min mogelijk op te houden voor een gesloten sein. De NMBS onderzoekt de automatisering van de overwegen om tot een vlottere doorstroming te komen. Het feit dat op een van deze overwegen ook een kruising met prioritaire tramsporen moet gebeuren, maakt een oplossing niet eenvoudig inzake veiligheid.

De NMBS werkt dus op drie pistes – de locomotieven, de overwegen en de rails – om de situatie zo leefbaar mogelijk te maken. Ik denk dat het spoorbedrijf zich echt bewust is van dit probleem. Alle suggesties of opmerkingen van actiegroepen zijn natuurlijk welkom, als men rekening houdt met alle elementen die ik u heb gegeven en die verband houden met veiligheid, de leefbaarheid van het bedrijf, de noodzakelijkheid om te kunnen werken en het bedrijf redelijk te kunnen exploiteren, maar ook met aandacht voor de problematiek van de buurtbewoners. Ik meen dat de NMBS met deze drie punten aan verschillende elementen probeert te werken. Als er nog andere suggesties of elementen kunnen helpen, waarom niet? De NBMS zegt geen neen, maar men moet wel rekening houden met de economische situatie.

05.05 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de minister, u hebt volgens mij een heel correcte inventaris gemaakt van de problemen die zich voordoen, niet alleen in de Isabellalaan maar ook onder meer in de Wandelaarstraat. Dat zijn allemaal namen die gunstig klinken.

Het is goed dat wij aan de actiegroepen en de lokale bevolking kunnen mededelen welken de pistes zijn, zodat de mensen ook weten dat er iets aan gedaan wordt. Ik zal daartoe ook mijn steentje bijdragen. Een oplossing ten gronde is nog niet voorhanden. Het is daarom ook goed dat wij suggesties zullen vragen. Misschien zal de enige oplossing ten gronde, na verloop van tijd, als er een intensivering is van het goederenverkeer van het bedrijf, een ander tracé zijn, hoewel dat wel grote infrastructuurwerken vraagt. Misschien zal dat de enige oplossing ten gronde zijn. Als we zien hoeveel momenten van chaos er per dag zijn, denk ik dat zulks ook niet onredelijk zal zijn. Misschien is dat ook een suggestie.

bloquées. Selon la SNCB, cette phase durerait 10 minutes environ. Les services de secours ont également été ralentis pour cette raison. En outre, il y a des nuisances sonores la nuit.

En octobre 1998, la SNCB a renouvelé la ligne et en a réduit les nuisances sonores mais ces mesures s'avèrent insuffisantes. Des locomotives de manœuvre peu bruyantes ont été mises en service au début 2002 mais elles occasionnent également des vibrations. La SNCB étudie la possibilité de délester les passages à niveau et de les automatiser, ce qui n'est toutefois pas simple.

Toutes suggestions ou remarques de groupes d'action sont les bienvenues, pour autant qu'elles tiennent compte également de la sécurité et de la viabilité de l'entreprise.

05.05 Roel Deseyn (CD&V): Nous ferons certainement des suggestions, même si un nouveau tracé semble constituer la seule solution. Cette option sera évidemment très onéreuse.

Wie de kosten van een ander tracé of van een andere manier van transport zal dragen, is nog de vraag. Misschien is dat een te grote investering voor dat bedrijf.

Ik wil u toch danken voor het aanreiken van die elementen.

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

06 Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijncomités" (nr. A809)

06 Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les comités des lignes de chemin de fer" (n° A809)

06.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet dat u inspanningen hebt geleverd om de spoorlijncomités te ondersteunen. De organisaties die de comités hebben ontwikkeld, konden op een goede manier de verschillende partners bijeenbrengen. Het gaat zowel over de NMBS, De Lijn als de gemeentebesturen. Het gaat ook over organisaties die met mobiliteit bezig zijn. Het gaat echter ook over individuele burgers, die te kennen hebben gegeven dat mobiliteit voor hen hoog in het vaandel staat.

Ik heb zelf met grote bewondering aan die comités geparticipeerd. Ik vind het lovenswaardig dat mensen zich verzamelen om iets positiefs op te bouwen. In de mate dat ik kon, ben ik met veel plezier naar al hun vergaderingen gegaan.

In die comités werd uitstekend werk geleverd. Men is tot bij de mensen gegaan. Men heeft de treinreizigers bevraagd. Men heeft rapporten gemaakt. Over die rapporten zal ik misschien ook nog vragen stellen. Die rapporten brengen de hele mobiliteitsproblematiek op een goede manier naar boven.

Ik denk dat gemeentebesturen op die manier alerter voor zijn geworden om de stationsomgeving te optimaliseren. De comités registreren immers daadwerkelijk. Men publiceert de resultaten ook in hun uitgaven, zodanig dat er een respons naar de bevolking in het algemeen en naar de gebruikers van het openbaar vervoer in het bijzonder is. Het is dus eigenlijk een vorm van gemeenschapsvorming, van democratie met inhoud. Het hoeft dus niet altijd om barbecues in de straat gaan. Die zijn misschien ook belangrijk.

Mevrouw de minister, bij het opstarten van de comités had u beloofd ze te ondersteunen en het verheugt mij dat daaraan inderdaad middelen zijn gegeven. Nu wordt er een alarmkreet geslaakt, want – dat verwonderde mij ten zeerste – de middelen voor dit jaar zouden uitblijven. Vandaar mijn volgende vragen.

Hoeveel middelen werden er uitgetrokken in 2002 ter ondersteuning van de spoorlijncomités? Welke spoorwegcomités hebben die middelen gekregen via welke organisaties verliep de ondersteuning? Hoe evalueert u de werking van de comités? In hoeveel middelen voorziet u in 2003 en voor welke comités via welke organisaties?

06.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Les comités des lignes ferroviaires ont obtenu l'indispensable aide financière de la ministre. Ces comités réalisent un excellent travail. Ils sont parvenus à établir un dialogue entre toutes les parties concernées pour améliorer le service ferroviaire sur tous les plans. Des résultats concrets peuvent être présentés. Il s'agit d'un bel exemple de démocratie participative.

Quels moyens la ministre a-t-elle affectés au soutien des comités en 2002? Quels moyens prévoit-elle d'y affecter en 2003? Quels comités des lignes ferroviaires ont pu bénéficier d'une aide et quelles organisations ont fourni cette aide? Comment la ministre évalue-t-elle le fonctionnement des comités des lignes ferroviaires?

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, uiteraard ben ik het ermee eens, zoals alle aanwezigen wellicht, dat de spoorwegcomités een belangrijke functie vervullen. Het was aldus noodzakelijk hen financieel te steunen.

Vorig jaar trok ik 60.000 euro uit ter ondersteuning van de spoorwegcomités. Het gaat om de zes spoorwegcomités die werden opgericht op de zes lijnen die werden geselecteerd voor een totale kwaliteitszorg, in het kader van de tweede bijlage en het beheerscontract. Het gaat meer bepaald om de lijn 52 Antwerpen-Puurs, Gent-Eeklo, Mol-Hasselt, Luik-Jemelles, Charleroi-Couvin en Dinant-Virton.

De steun wordt verstrekt via de twee gebruiksorganisaties BGTB en ACTP – Association des Clients des Transports Publics –, die eveneens lid zijn van het raadgevend comité.

De NMBS verleende haar medewerking aan drie spoorlijncomités, namelijk Gent-Eeklo voor de tak Gent, Antwerpen-Puurs voor de tak noordoost en Mol-Hasselt voor de tak noordoost.

De vergaderingen van de spoorlijncomités werden bijgewoond door de verantwoordelijke voor de kwaliteit van de tak en bij de publieke bijeenkomsten van het spoorwegcomité wordt de takmanager of de handelsagent van de betrokken tak afgevaardigd als woordvoerder van de maatschappij. Het is immers belangrijk een gesprekspartner te hebben, anders heeft een discussie geen zin.

Volgens de informatie waarover ik beschik, vinden alle partijen die bij een spoorlijn zijn betrokken, de formule niet perfect, maar wel interessant en productief. Het is dan ook mijn bedoeling om het project voort te zetten. Daarom wordt dit jaar opnieuw voorzien in 60.000 euro. Dat is een belangrijke som, maar het principe van de raadpleging van de gebruiker is belangrijk.

Dat alles is georganiseerd in het kader van het beheerscontract via het raadgevend comité van de gebruikers en in de toekomst ook met de medewerking van subregionale comités.

Ik doe hetzelfde voor de gehandicapten. Dit is het jaar van de gehandicapten en twee jaar geleden startte ik een structureel overleg tussen de NMBS en de gehandicaptenorganisaties - de raadpleging gebeurt niet volgens geografische indeling - om na te gaan welke verbeteringen kunnen worden aangebracht inzake onder meer de toegankelijkheid van de infrastructuur. Die acties zijn zeer belangrijk. Men moet redelijk blijven en tijdens de discussies mogen geen utopische standpunten worden verdedigd. Het gaat erom samen een constructieve aanpak te ontwikkelen. Het is belangrijk die structurele werkwijze voort te zetten en bovendien moet een goede keuze worden gemaakt van de lijnen waar die aanpak mogelijk is.

06.03 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, uw antwoord is positief. Ik vermoedde al dat u dat voorstel zou steunen maar ik wilde het voorstel van de spoorlijncomités en de BTTB ernstig nemen. Daarom wilde ik u daarover ondervragen. Ik ben heel tevreden met uw antwoord. Ik denk dat de centen volstaan; vele organisaties mogen jaloers zijn op zo'n bedrag.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les comités de ligne réalisent en effet du bon travail. L'an dernier, j'ai dégagé 60.000 euros afin de soutenir les six comités pour les six lignes sélectionnées. Il s'agit des comités des lignes Anvers-Puurs, Gand-Eeklo, Mol-Hasselt, Liège-Jemelle, Charleroi-Couvin et Dinant-Virton. Les comités ont obtenu l'appui des organisations d'usagers BTTB et ACTP, qui sont également membres du comité consultatif. La SNCB a accordé une aide à trois des comités. Le responsable de la qualité de chaque zone participe aux réunions des comités de ligne. Lors des réunions publiques des comités de ligne, l'agent commercial de la zone concernée intervient en tant que porte-parole.

Toutes les parties jugent la formule intéressante et positive. Nous continuerons donc à la subventionner et cette année, 60.000 euros seront encore dégagés. C'est une somme considérable, mais il est essentiel de pouvoir consulter directement les usagers des chemins de fer. Prochainement, des comités sous-régionaux seront également créés et la concertation avec les organisations de handicapés reprendra.

06.03 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Je me félicite d'apprendre qu'un budget important sera à nouveau dégagé cette année. La SNCB, qui était autrefois réticente à toute

Ik blijf het zeggen: de maatschappijvorming en het inhoudelijk werk rond mobiliteit wordt daardoor versterkt, bovendien in samenwerking met de NMBS. Volgens mij is er binnen de NMBS terzake een enorme vooruitgang geboekt. Ik herinner mij nog dat op de eerste vergadering van ons spoorlijncomité de manager van de NMBS er bijna afkerig tegenover stond. Tijdens dat publieke debat zei hij: wij hebben dat eigenlijk niet nodig, wij weten dat allemaal, waarom moet er dan zo'n comité georganiseerd worden? Dat was toen de eerste inbreng van de NMBS. Ik ben toen bij de directie van de NMBS gaan pleiten, omdat u beslist had de spoorlijncomités te steunen, en nu merk ik dat een van de enthousiaste partners de NMBS is. Ik bedoel maar, dat is mijn ervaring met ons spoorlijncomité. Nu werkt de NMBS volledig mee: zij geeft informatie, zij toont betrokkenheid, zij zet zelfs haar deskundig in voor de BTTB. In die zin is het allemaal magnifiek verlopen en heeft ons spoorlijncomité nu de dynamiek die wij ervan verwachtten. Nu komt die tot uiting.

Ik ben ook blij dat u verwijst naar de gehandicapten, al had ik dat niet gevraagd. Maar het is inderdaad misschien interessant, mevrouw de minister, dat u de resultaten van de verschillende overlegprocedures aan de commissie bezorgt. Dat is een belangrijke zaak. Ik zal die gegevens dan wel krijgen van mijn collega's wanneer het zover is.

06.04 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur Wauters, nous avons travaillé de la même façon qu'avec le "spoorlijncomité". Au début, il y avait quelques réticences mais, par la suite, un constat identique a été fait. Les partenaires de la SNCB et ceux des organisations de personnes handicapées ont vraiment trouvé des points de discussion et de collaboration. S'ils font preuve d'enthousiasme, ils sont évidemment conscients du fait que, par exemple, tous les quais ne peuvent être rénovés en quelques semaines. Au début de chaque convention de rénovation, il faut tenir compte précisément de toutes les techniques à mettre en place afin d'éviter de devoir procéder à de nouvelles rénovations, comme ce qui concerne l'installation d'ascenseurs par exemple. Je dispose de rapports en la matière et je peux vous les transmettre.

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

07 **Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de snelheid in de Brusselse tunnels" (nr. A826)**

07 **Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse des véhicules empruntant les tunnels de Bruxelles" (n° A826)**

De **voorzitter**: En ik die dacht dat u altijd met de trein kwam.

07.01 **Daan Schalck** (SP.A): Ja, maar ik lees de krant.

De **voorzitter**: Op de trein.

07.02 **Daan Schalck** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vorige week was ik een beetje verwonderd een nieuwsbericht te lezen waarin u aankondigde dat u de Brusselse burgemeesters om de tafel zou proberen te brengen om in de Brusselse tunnels de maximumsnelheid, die nu 50 kilometer per uur

concertation avec ses usagers, a évolué positivement. Elle est même devenue un partenaire enthousiaste. La concertation qui a été menée avec les personnes handicapées est une bonne chose et il serait bon que les résultats en soient communiqués à la commission.

06.04 **Minister Isabelle Durant**: De partners van de NMBS en van de verenigingen van gehandicapten hebben een samenwerkingsterrein gevonden.

07.02 **Daan Schalck** (SP.A): Le 23 janvier dernier, la ministre a déclaré au journal *Het Laatste Nieuws* qu'elle souhaitait entamer une concertation avec les

bedraagt, op te trekken naar 80 of zelfs 90 kilometer per uur. Het gaat hier om een verhoging met 30 of 40 kilometer per uur, wat toch niet weinig is. In die tunnels heeft men op bepaalde plaatsen misschien wel het gevoel dat men op een snelweg rijdt, maar er zijn toch heel wat in- en uitritten, bochten enzovoort. Ik denk niet dat er een strook van 2 kilometer is waar men zijn snelheid kan aanhouden zonder in conflict te komen met andere wagens. Ik zag het beeld voor mij van u als groene minister om de tafel met 19 burgemeesters van MR- en PS-signatuur waarbij u dan het voortouw neemt om die snelheid op te trekken met 40 kilometer per uur. Ik kon mij dit moeilijk voorstellen, te meer daar zelfs

(...)

Tenzij bergaf, dan gaat het wel.

U denkt misschien dat daardoor de doorstroming zal verbeteren, maar ook dat betwijfel ik. Als u heel regelmatig moet terugvallen op die 50 kilometer per uur bij in- en uitritten dan ontstaat er een accordeoneffect dat niet alleen gevaarlijk is maar bovendien de doorstroming vertraagt. Als we erin zouden slagen een permanente snelheid van 50 kilometer per uur aan te houden, zou de doorstroming veel beter zijn. Daarover bestaan voldoende studies.

Mevrouw de minister, ik ben op uw website gaan kijken of ik er dit plan, dat in Het Laatste Nieuws werd aangekondigd, reeds kon terugvinden. Ik heb daar niets over gevonden. Ik heb wel een aantal interessante dingen gevonden waarin u zelf de relatie legt tussen snelheid en het aantal ongevallen, en de resultaten in België en andere Europese landen van het terugbrengen van die snelheid op het aantal ongevallen. U zegt dat wij in België kunnen vaststellen dat het terugbrengen van de snelheid in de bebouwde kom van 60 naar 50 kilometer per uur het aantal slachtoffers met ietsels heeft doen teruglopen met 21%.

Dit voorstel leek mij dan ook zo merkwaardig dat ik zo vrij ben om u daarover een aantal vragen te stellen. Ten eerste, heb ik vragen over uw bevoegdheid terzake als federaal minister. Ik denk dat de tunnels gewestwegen zijn en zelfs geen gemeentewegen. Het overleg tussen een federaal minister en 19 burgemeesters over een bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leek mij een merkwaardige constructie waarover u mij misschien meer uitleg kunt geven.

Ten tweede, hoe denkt u dat zo'n maatregel kan bijdragen tot de verkeersveiligheid of een betere doorstroming? Bestaan terzake studies die ervoor pleiten om die snelheid zo drastisch te verhogen? Wat kan er bijdragen tot een verbeterde doorstroming?

07.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Schalck, ik ben verheugd dat u die vraag stelt. Dat geeft mij de mogelijkheid een aantal zaken te preciseren. Op basis van een heel informele discussie beweert men dat Durant een verhoging van de snelheid in de tunnels eist.

Ten eerste heb ik geen speciale bevoegdheid om de burgemeesters samen te roepen. Dat ligt absoluut niet in mijn bevoegdheid. Ik bedoelde dat het mij interessant leek dat de betrokken wegbeheerders zich uit eigen beweging aan tafel zouden zetten, om tot meer coherentie te komen voor bijvoorbeeld de invalswegen die

ministres de Bruxelles en vue d'augmenter la vitesse autorisée dans les tunnels de la capitale de 50 à 80 ou 90 kilomètres à l'heure.

La ministre est-elle compétente en matière de limitations de vitesse sur les voies régionales?

Comment une telle mesure pourrait-elle contribuer à renforcer la sécurité routière?

La ministre dispose-t-elle d'études démontrant les effets positifs d'une telle mesure?

Quelles seraient les répercussions de cette augmentation sur la fluidité de la circulation?

La ministre ne fait aucune mention sur son site internet de cette nouvelle idée, mais elle y affirme toutefois que l'augmentation de la vitesse au volant est proportionnelle à l'augmentation du nombre d'accidents avec blessés. J'espère qu'elle n'oubliera pas ce fait si elle décide de promouvoir son idée.

07.04 **Isabelle Durant**, ministre: La question de M. Schalck tombe à point nommé car elle me permet de rectifier les informations publiées dans le journal *Het Laatste Nieuws*. Apparemment, la presse a tôt fait de transformer un entretien tout à fait informel en une mesure. Les routes régionales ne ressortissent évidemment pas

over verschillende gemeenten lopen. Ik denk dat dat interessant kan zijn. Het is immers verwarrend en soms zelfs gevaarlijk wanneer er op een bepaalde route verschillende snelheidslimieten gelden die moeten worden nageleefd telkens men op het grondgebied van een andere gemeente komt. Dit alleen is mijn standpunt: hoe kunnen we de gebruikers laten begrijpen wat de limieten zijn en waarom? Dat geldt in het bijzonder voor de tunnels.

Bij de tunnels rijst er een bijkomend probleem. Meestal zijn het tweevaksbanen en uiteraard in een enkele richting. De meeste chauffeurs gaan ervan uit dat men daar negentig kilometer per uur mag rijden, wat uiteraard niet het geval is. Ik vind niet dat de snelheid in de tunnels moet opgetrokken worden, laat dat duidelijk zijn, maar wel dat het nodig is via signalisatie duidelijker te maken wat de snelheid in de tunnels is en vooral volgens de delen van de tunnels. Ik ben Brusselaar en ken heel goed de kleine en grote ring. Naar het Zuidstation bijvoorbeeld is er een descente et un tournant die heel gevaarlijk zijn. Ook richting Madou aan de Kruidtuin is het gevaarlijk.

Ik pleit dus voor een betere signalisatie en informatie om de snelheidslimieten te laten respecteren, waarvoor er een draagvlak bij de automobilisten tot stand moet worden gebracht. Het is eveneens de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om precies te bepalen welke snelheidslimiet ze over het hele traject van een invalsweg willen hanteren.

Nogmaals, ik dank u dus voor uw vraag, want op basis van een discussie heeft men mij een standpunt toegemeten dat het mijne niet is, wellicht als provocatie.

07.05 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik denk dat de minister wel een punt heeft: het lijkt mij inderdaad zinvol dat er op een aantal invalswegen en wegen minder snelheidsverschillen worden toegelaten. Dat is een punt van verkeersveiligheid waaraan wij de komende jaren aandacht moeten besteden. Het steeds wisselen van maximumsnelheid op soms enkele honderden meters afstand, is niet goed.

We moeten er dan voor pleiten, denk ik, om te harmoniseren naar beneden in plaats van naar boven, willen we oog hebben voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Een aantal wetenschappelijke studies – ik weet dat dat voor veel mensen moeilijk te begrijpen is – toont aan dat het aanhouden van een constante snelheid, ook al is die lager, mensen dikwijls sneller ter plaatse brengt dan wanneer zij dan eens sneller en dan weer trager rijden, met een accordeoneffect tot gevolg.

à mes compétences. Le seul objectif était d'amener les bourgmestres à organiser une concertation sur les limitations de vitesse au-delà des frontières de leurs communes respectives. A l'heure actuelle, la vitesse autorisée sur une voie d'accès change lorsque vous pénétrez sur le territoire d'une autre commune.

Les tunnels constituent un problème supplémentaire car ils disposent de deux voies de circulation dans le même sens. Les conducteurs pensent automatiquement qu'ils peuvent y circuler à la vitesse de 90 kilomètres par heure. La limitation de vitesse doit être maintenue à 50 mais elle doit être mieux signalée.

Les gestionnaires de la voirie doivent eux-mêmes déterminer les limitations de vitesse qui doivent être appliquées aux voies d'accès mais nul ne serait lésé si ces limitations correspondaient à celles appliquées par d'autres gestionnaires. Mon objectif n'a jamais été d'augmenter la vitesse autorisée dans les tunnels et l'article publié dans le journal était probablement provocateur.

07.05 Daan Schalck (SP.A): Les préoccupations de la ministre sont justifiées : il faut que les vitesses sur les voies d'accès fassent l'objet d'une harmonisation entre les différentes communes afin de garantir la meilleure fluidité du trafic possible. Augmenter la vitesse n'est pas synonyme d'amélioration, bien au contraire dans de nombreux cas. Des études ont montré qu'une vitesse réduite à 50 kilomètres par heure de façon constante permet d'arriver plus rapidement à destination que de fortes accélérations conjuguées à d'importants ralentissements ou à des arrêts. En d'autres termes, la circulation en bloc est plus sûre et plus rapide que la circulation en accordéon.

07.06 Minister **Isabelle Durant**: Kijk maar naar het blokrijden in de vakanties.

07.07 **Daan Schalck** (SP.A): Dat is een typisch voorbeeld van hoe men sneller ter plaatse kan komen.

Mevrouw de minister, ik denk dat u nu rechtgezet heeft wat blijkbaar verkeerd was begrepen. U hebt er ongetwijfeld begrip voor dat we even waren geschrokken toen we dergelijke berichten lazen. Uiteindelijk zijn de tunnels toch wel specifiek, aangezien er geen uitwijk- of pechstroken zijn, ze vrij smal zijn ondanks de tweevaksbanen en druk worden gebruikt.

Als we daar de snelheid zouden optrekken, krijgen we meer ongevallen. We zouden meer files en vertragingen veroorzaken dan wanneer iedereen zich aan de huidige snelheidslimiet houdt. Wie zou er uiteraard iets tegen een betere signalisatie kunnen hebben? Ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Overeenkomstig artikel 89.11 van het Reglement worden de vragen A624, A793 en A813 van de heren Luc Goutry, Willy Cortois en Yves Leterme als ingetrokken beschouwd.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.12 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.12 heures.*