

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

HANDELINGEN VAN DE OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

25/11/1998

C 678 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

ANNALES DES RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION

25/11/1998

C 678 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 25 novembre 1998

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES - C 678

Question orale de M. Robert Delathouwer au ministre de la Fonction publique sur "la menace de boycotter "Bruxelles 2000", adressée à la Région bruxelloise" (n° 1444)

orateurs : MM. **Delathouwer, Flahaut**, ministre de la Fonction publique

suspension

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "la réunion des ministres des Transports européens du 30 novembre 1998 sur la libéralisation du transport ferroviaire et la position du gouvernement belge à ce sujet" (n° 1627)

- M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la grève des cheminots contre la libéralisation européenne" (n° 1632)

- M. Luc Sevenhans au ministre des Transports sur "la libéralisation du transport de marchandises" (n° 1648)

orateurs : MM. **Ansoms, Van Dienderen, Sevenhans, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la fermeture de bureaux de poste à la campagne et la possibilité juridique éventuelle de conclusion de contrats de gestion complémentaires entre les communes et La Poste" (n° 1628)

(La réponse a été donnée par le ministre des Transports)

orateurs : MM. **Van Eetvelt, Daerden**, ministre des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "le manque d'effectivité de la "task force" pour les problèmes des transports publics à Bruxelles et environs" (n° 1630)

- M. Robert Delathouwer au ministre des Transports sur "la concertation permanente des services des transports publics destinée à s'attaquer aux problèmes de trafic à et autour de Bruxelles" (n° 1645)

orateurs : MM. **Ansoms, Delathouwer, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la désorganisation de la SNCB le 20 novembre 1998" (n° 1631)

orateurs : MM. **Van Dienderen, Daerden**, ministre des Transports

Question orale de M. Hans Bonte au ministre des Transports sur "des réductions de l'offre ferroviaire depuis Diegem, Nossegem, Haeren-Sud et Erps-Kwerps" (n° 1635)

orateurs : MM. **Bonte, Daerden**, ministre des Transports

Inhoud

Woensdag 25 november 1998

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 678

Mondelinge vraag van de heer Robert Delathouwer aan de minister van Ambtenarenzaken over "de bedreigingen aan het adres van het Brussels Gewest om "Brussel 2000" te boycotten" (nr. 1444)

sprekers : de heren **Delathouwer, Flahaut**, minister van Ambtenarenzaken

schorsing

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Vervoer over "de vergadering van de Europese Transportministers van 30 november 1998 over de liberalisering van het spoorvervoer en het standpunt van de Belgische regering daarover" (nr. 1627)

- de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de spoorstaking tegen de Europese liberalisering" (nr. 1632)

- de heer Luc Sevenhans aan de minister van Vervoer over "de liberalisering van het goederenvervoer" (nr. 1648)

sprekers : de heren **Ansoms, Van Dienderen, Sevenhans, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de sluiting van landelijke postkantoren en de eventuele juridische mogelijkheid van sluiting van aanvullende beheerscontracten tussen gemeenten en De Post" (nr. 1628)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer)

sprekers : de heren **Van Eetvelt, Daerden**, minister van Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Vervoer over "het gebrek aan effectieve werking van de "task force" voor de openbare vervoersproblemen in Brussel en omgeving" (nr. 1630)

- de heer Robert Delathouwer aan de minister van Vervoer over "het permanent overleg van de openbare vervoersmaatschappijen om de vervoersproblemen in en rond Brussel aan te pakken" (nr. 1645)

sprekers : de heren **Ansoms, Delathouwer, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de NMBS-chaos van 20 november 1998" (nr. 1631)

sprekers : de heren **Van Dienderen, Daerden**, minister van Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Vervoer over "de ingrepen op het treinaanbod vanuit Diegem, Nossegem, Haeren-Zuid en Erps-Kwerps" (nr. 1635)

sprekers : de heren **Bonte, Daerden**, minister van Vervoer

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 25 NOVEMBRE 1998

PRÉSIDENCE de
M. Schellens

La séance est ouverte à 14.05 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 25 NOVEMBER 1998

VOORZITTER :
De heer Schellens

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.

Mondelinge vraag van de heer Robert Delathouwer aan de minister van Ambtenarenzaken over "de bedreigingen aan het adres van het Brussels Gewest om "Brussel 2000" te boycotten" (nr. 1444)

Question orale de M. Robert Delathouwer au ministre de la Fonction publique sur "la menace de boycotter "Bruxelles 2000", adressée à la Région bruxelloise" (n° 1444)

De **voorzitter** : De heer Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer **Robert Delathouwer** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag is niet nieuw. Zij werd al ongeveer drie maanden geleden gesteld op het moment dat u, mijnheer de minister, "*un coup de sang*" had. Uit de pers van die dagen blijkt dat u tijdens een aantal werkbezoeken aan verbouwingen tot de vaststelling bent gekomen dat op verschillende domeinen problemen rijzen, hetzij met vergunningen, hetzij met adviezen.

Ik zal nu niet in detail treden, want mijn interpellatieverzoek werd omgezet in een mondelinge vraag.

We zijn nu drie maanden verder en het probleem blijft bestaan in een aantal dossiers. Ik herinner me dat u naar de gevangenis van Vorst bent geweest. U bent daar binnen en buiten gewandeld, maar intussen hebt u ook kenbaar gemaakt dat u niet zo gelukkig bent met het advies van de Commissie voor de

Monumenten en Landschappen. Het is mijn ervaring, in andere hoedanigheden, hetzij in mijn gemeente, hetzij elders, dat het soms moeilijk is de zorg voor nieuwbouw te koppelen aan de nogal stringente bepalingen die de Commissie voor de Monumenten en Landschappen althans in Brussel hanteert.

U hebt uw rondreis voortgezet en u hebt in de loop van de dag ook kenbaar gemaakt dat u niet gelukkig bent met de bepalingen van de stad Brussel om het huis aan het Koningsplein voor te behouden voor woongelegenheid. Men vraagt appartementen, zoals men dat op het Martelarenplein heeft gedaan.

Een aantal jaren geleden vroeg men hetzelfde aan de Vlaamse regering, die aan de verkrotting van de gebouwen op het Martelarenplein een einde wilde stellen door ze te gebruiken voor de kabinetten van de verschillende Vlaamse ministers.

Als een regering echt wil investeren in gebouwen die midden in een stad staan te verloederen en te verkrotten, dan had men beter niet gevraagd om daarin appartementen te maken.

Ik stel wel vast dat men rechtlijnig is en hetzelfde vraagt wanneer het over andere gebouwen in de stad gaat, weze het aan de federale regering.

Er is nog een ander dossier waarover we in episodes meestal via de kranten iets vernemen. U hebt die dag ook uw ongenoegen geuit over het gebouw op de hoek van de Koningsstraat en de Wetstraat, met name het oude gebouw

van Binnenlandse Zaken waar zowel de administratie als het kabinet van Binnenlandse Zaken was gevestigd en waar Louis Tobback destijds is weggetrokken precies omdat het te fel aan het verkrotten was. Ook daar is een probleem, niet met de stad Brussel of met de Commissie voor de Monumenten en Landschappen, maar met het Brussels Instituut voor Milieubeheer.

Deze feiten waren al bekend. Dit geeft in Brussel, uiteraard al naar gelang van het dossier, aanleiding tot een advies van hetzij een plaatselijke overheid, hetzij de Commissie voor de Monumenten en Landschappen, hetzij het Brussels Instituut van Milieubeheer.

De situatie in Brussel is ingewikkeld. Als gewezen Brussels parlements lid weet ik dat sinds 1989 het hiaat, dat op stedenbouwkundig en woongebied en op het niveau van bescherming van monumenten en landschappen bestond, moet worden weggewerkt met bovendien een reglementering die bijzonder ingewikkeld is.

Mijnheer de minister, ik had dezelfde "*coup de sang*" als u maar dan in de omgekeerde richting.

Ik heb vooral gereageerd tegen het feit dat u hebt gezegd het beu te zijn dat al deze instellingen hun eigen weg bewandelen. Dat is het bewijs dat u er werk wil van maken. Ik zou willen dat u bij die motivatie blijft en niet, zoals toen, zegt dat u de dossiers in uw lade zult stoppen en dat "Brussel 2000" de pot op kan. Daar kwam het tenminste op neer.

Mijnheer de minister, indien ik nog een paar maanden zou wachten met het stellen van deze vraag, dan zijn wij in het jaar 2000 en dan hoeft het niet meer.

Ik kom tot mijn vragen. Hebt u intussen al vooruitgang in die verschillende dossiers geboekt? Via de pers vernemen we toch ook een en ander. Ik weet dat in een van de dossiers de Brusselse regering vorige week niet heeft willen vooruitgaan omdat zij wacht op uw initiatief in een van de dossiers. Het antwoord op de drie door mij aangehaalde elementen laat ik uiteraard voor uw rekening. De tijd loopt echter voort. Ik vermoed dat u die dossiers niet echt in uw lade hebt gestopt en dat u nog altijd uw volle medewerking wenst te verlenen aan "Brussel 2000".

Le président : La parole est au ministre.

M. Flahaut, ministre de la Fonction publique : Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord rassurer M. Delathouwer et lui dire que je collabore à "Bruxelles 2000" dans la mesure de mes possibilités. On ne soulignera jamais assez l'apport important de l'Etat fédéral, par le biais de la Régie des bâtiments, en plus des dispositions de l'accord de coopération et des budgets normaux de cette même régie. On y reviendra peut-être tout à l'heure.

In eerste instantie wens ik u erop te wijzen dat het foutief is te stellen dat vele federale gebouwen leeg staan en verkrotten.

Voor de weinige leegstaande panden van de federale overheid te Brussel, met name het gebouwencomplex van Binnenlandse Zaken aan de hoek van de Wetstraat, de Koningsstraat en de Leuvenseweg, het gebouw aan de Wetstraat nummer 9 en de hotels Gresham en Argenteau op het Koningsplein, heeft de Regie der Gebouwen steevast een renovatie en/of restauratieproject op het getouw staan.

De realisatie ervan hangt echter af van het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning en een vergunning tot machtiging van werken betreffende een beschermd goed, ingeschreven op de bewaarlust - de ordonnantie van 4 maart 1993 - wat in Brussel allerminst van een leien dakje loopt.

Quant à l'évolution des dossiers évoqués, je peux vous donner les informations suivantes.

J'évoquerai tout d'abord le projet de rénovation du complexe de bâtiments du ministère de l'Intérieur. Je tiens à

préciser que, pour l'instant, nous payons pour les immeubles de remplacement, depuis que M. Tobback a quitté ce bâtiment, 139 millions de loyer par an. A titre d'exemple, le "Beaulieu" pour la Commission européenne coûte un demi milliard par an. Si on devait payer cela pour tous les ministères, ce serait une catastrophe.

Un permis d'urbanisme a été délivré le 10 novembre 1993 (prolongé pour un an), avec avis favorable de la Commission des monuments et des sites en date du 24 juin 1993. Mais à cette époque-là, l'idée a dû être abandonnée, faute de moyens financiers.

Un nouveau permis d'urbanisme a été demandé, dont les plans ne différaient que fort peu du dossier initial, si ce n'est l'adjonction d'un parking supplémentaire pour satisfaire à la demande de la Communauté française, l'amélioration du confort des occupants et de l'esthétique des façades grâce à la modification des niveaux des sols afin que ceux-ci ne soient plus placés devant les châssis existants.

Il fallait de plus obtenir un permis d'environnement de classe 1A (puisque il y avait plus de 200 emplacements de parking) conformément à une disposition depuis peu en vigueur au sein de la Région de Bruxelles-Capitale.

La Commission des monuments et des sites qui en premier lieu avait donné un avis favorable, a émis, cette fois, un avis négatif en date du 7 octobre 1996.

Suite au refus du certificat d'environnement de classe 1A par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement en date du 26 mai 1998, la Régie des bâtiments a introduit un appel auprès du Collège de l'environnement.

Entre-temps, un certificat d'urbanisme (conditionnel) fut obtenu, mais le refus du certificat d'environnement entraîna la nullité de celui d'urbanisme. En juin 1998, un nouveau dossier de permis de bâtir a été introduit, fondé sur une étude remaniée satisfaisant aux réserves contenues dans le certificat d'urbanisme et que l'administration de l'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale a pu approuver verbalement.

Le 20 août 1998, la Régie des bâtiments a reçu du Collège de l'environnement confirmation du refus du certificat d'environnement.

Sur ces entrefaites, la Régie des bâtiments a introduit un rapport d'incidences, préalablement à l'introduction, avant fin août 1998, d'une demande de permis d'environnement, classe 1B, suite à la réduction du nombre d'emplacements de parking à moins de 200.

Lorsque toute la procédure aura à nouveau suivi son cours pour l'obtention des deux permis, l'on pourra raisonnablement supposer que tant le permis d'urbanisme que le permis d'environnement seront obtenus, pour le début de l'année 1999 - espérons-le. Après quoi, les travaux pourront être entamés.

Vous constaterez que, déjà plusieurs ministres de l'Intérieur se sont succédé, sans pouvoir occuper le bâtiment qui leur est normalement dévolu. Ce n'est pas une critique, c'est un constat.

M. Robert Delathouwer (SP) : C'est indépendamment de leur volonté, le fait qu'il y en ait plusieurs !

M. Flahaut, ministre : Absolument.

Le deuxième dossier est celui de l'obtention d'un permis d'urbanisme pour des constructions à réaliser à l'intérieur de la prison de Saint-Gilles. Illustrons la problématique à Bruxelles pour l'obtention des permis d'urbanisme. Lors de ma visite, le 23 juillet 1998, je constate que de nouveaux préaux doivent être construits à l'intérieur de la prison de Saint-Gilles et j'apprends que la commission souhaite que l'on reconstruise les préaux selon l'ancien modèle. Il me paraît difficile de concilier notre souci d'améliorer les conditions de détention dans les prisons avec l'obligation de les construire comme au siècle dernier ! Dans le cas de la prison de Saint-Gilles, seule la façade est classée et le projet ne concerne que l'intérieur de l'édifice. Pour la rénovation de la promenade C à l'intérieur de la prison de Saint-Gilles, le permis d'urbanisme a été demandé le 15 juillet 1996. Après différentes commissions de concertation, une adaptation du projet a été exigée le 28 novembre 1996.

Un projet adapté a été envoyé le 20 mars 1997 et ne fut introduit à la commission de concertation que le 22 janvier 1998. Le 9 mars 1998, il fut décidé que le projet devait être réadapté suite aux observations émises par la commission susdite.

Un nouveau projet fut envoyé le 30 mars 1998. Finalement, le permis d'urbanisme a été délivré le 23 avril 1998, soit près de 2 ans après la demande initiale. Les observations de la

Commission royale des monuments et des sites avaient trait à la conservation de la structure en forme de coupole au centre et le revêtement des murs de sécurité en maçonnerie de briques, ce qui signifiait un coût supplémentaire de 8 millions. C'est toute la question des conseillers et des payeurs !

D'importantes discussions portèrent sur des éléments de sécurité pour lesquels il ne pouvait être fait aucune concession sous peine de mettre la sécurité générale de la prison en péril.

Pour la construction d'une nouvelle cuisine, la demande de permis d'urbanisme a été introduite le 15 juillet 1996. La commission de concertation s'est réunie le 29 août 1996. Le 31 mars 1998, le rapport stipulait que le projet devait être adapté suite aux observations du service de l'urbanisme et de la Commission royale des monuments et des sites. Un projet adapté fut introduit. Mais à ce jour, il n'y a toujours pas de permis pour adapter la cuisine de la prison de Saint-Gilles, jusqu'au jour où la commission des droits de l'homme y fera une visite et ordonnera de la fermer pour cause de manque d'hygiène.

Les observations du service Urbanisme de la Commission royale des monuments et des sites concernaient la maçonnerie de façade, la forme du linteau au-dessus des châssis et le remplacement du toit plat par un toit oblique. Le même problème s'est présenté avec la construction d'un local de visite pour les familles des détenus.

En ce qui concerne le problème particulier de l'exigence de l'administration bruxelloise de prévoir des appartements à côté de la construction neuve du Mont des Arts, je peux vous donner les informations suivantes.

Il s'agit d'un terrain non bâti situé rue Montagne de la Cour et qui fait l'objet d'un accord de coopération du 23 mars 1990. Dans cet accord de coopération, la Région de Bruxelles-Capitale, en compensation à la construction de l'immeuble de bureaux Egmont pour le ministère des Affaires étrangères, impose à ce terrain une affectation résidentielle et commerciale.

Cela ne réjouit pas du tout la direction des Musées royaux des Beaux-Arts qui souhaite que le terrain soit exclusivement réservé à l'extension du Musée d'Art moderne.

Aujourd'hui, il semble que la Région de Bruxelles-Capitale soit disposée à autoriser une cohabitation des fonctions, logement et musée, dans une proportion de 50/50. C'est donc une solution possible, mais je reste

personnellement d'avis que ce terrain conviendrait beaucoup mieux à l'extension du musée tout proche.

En effet, l'expérience montre que les logements supplémentaires construits, imposés par des dispositions régionales à la Régie des bâtiments, dans le cadre de certains projets, sont mal utilisés ou tout simplement inhabités.

D'abord, la Régie peut construire à titre accessoire des logements ou des commerces, et non pas à titre principal. Si vous prenez, par exemple, le cas des magasins de la rue de Namur, ou encore des logements prévus à la rue de Namur dans le ministère des Affaires étrangères, vous constaterez que les magasins sont sous scellés et que les logements sont inoccupés, et ce pour plusieurs raisons. A une époque, on a dit que les logements seraient réservés à des ambassadeurs de retour en Belgique après avoir été en poste à l'étranger. Mais un ambassadeur qui revient en Belgique a surtout le souci de rentrer chez lui et il n'a pas envie de loger dans un appartement à Bruxelles.

En ce qui concerne les magasins, nous ne trouvons pas de solution convergente pour attirer des occupants qui seraient à la fois acceptés par les autres commerçants de la rue de Namur et par les occupants du ministère des Affaires étrangères qui souhaitent que certaines dispositions en matière de sécurité soient respectées.

Voilà les raisons pour lesquelles j'ai réagi sur trois de ces dossiers et ce après une expérience d'une journée.

Malgré cela, je voudrais simplement faire remarquer, comme je le disais tout à l'heure, qu'en plus des crédits normaux, nous avons décidé, non seulement, sous cette législation, de rénover la coupole du palais de justice, de transférer à la société patrimoniale immobilière la SOPIMA, le bâtiment du cabinet de la justice, place Poelaert.

A cet égard, je peux vous annoncer que tous les permis ont été obtenus pour commencer les travaux rapidement. Nous avons décidé, dans le cadre de "Bruxelles 2000", la rénovation du Gresham Argenteau, de la salle Henry Leboeuf du Palais des Beaux-Arts, de l'immeuble sis square de l'Aviation qui doit héberger l'administration des victimes de guerre, et peut-être demain aussi, l'Institut national des invalides de guerre. Nous avons également décidé de rénover l'esplanade du Palais des Congrès en nous inscrivant dans les projets de la Fondation Roi Baudouin, notamment dans le projet "Lumière" qui prévoit de remplacer l'éclairage sur l'axe royal et les autres axes. On

réalisera aussi quelque chose à la colonne du Congrès. Un autre projet porte sur l'éclairage des bâtiments publics - non seulement à Bruxelles, mais également dans les autres villes du pays -, de monuments remarquables qui sont sous la responsabilité de la Régie des bâtiments.

Il convient certes d'agir concrètement. Mais il est lassant de perdre tant de temps en procédures et paperasseries lors du traitement de certains dossiers, plus particulièrement ceux qui concernent la Région de Bruxelles-Capitale.

De **voorzitter**: De heer Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer **Robert Delathouwer** (SP): Mijnheer de voorzitter, ik heb drie zaken genoteerd voor de drie betrokken dossiers.

Het spreekt voor zich dat de federale Staat uiteraard ook instaat voor een aantal goederen, deels ook omdat het haar opdracht is. Ik neem daarvan nota omdat de minister zegt dat er zoveel dingen gebeuren. Dit zou er nog aan ontbreken.

Mijnheer de minister, ik kom bij de drie betrokken dossiers. Ten eerste, voor het gebouw dat hier op de hoek staat hoopt men begin 1999 de werkzaamheden aan te vatten. *L'espoir fait vivre*. Dat betekent dus dat u ermee bezig bent.

Ten tweede, het dossier voor de verbouwing van de gevangenis van Sint-Gillis is eigenlijk nog altijd geblokkeerd.

Ten derde, wat het gebouw aan de Hofberg betreft heb ik vernomen dat men voor de woningen nu meer in de richting van een fifty-fifty-oplossing gaat.

Ik heb daarnet al gezegd dat, al was het maar voor het principe, het niet altijd prettig is om ergens zoals op het Martelarenplein, woningen te zetten. Indien het echter wettelijk en reglementair is vastgelegd, moet men in die richting blijven gaan.

Ik zal u misschien een andere keer tussen pot en pint zeggen wat ik denk van de *rue de Namur* maar dat is een ander verhaal. Ik denk echter dat dit goed nieuws is omdat u erin gelooft.

Ik heb helemaal geen problemen met ministers die af en toe eens uit hun krammen schieten, integendeel. Het was echter mijn zorg het niet zo ver te laten komen en te vermijden dat u die dossiers echt in uw lade zou stoppen.

Intussen hebben we reeds verscheidene malen de gelegenheid gehad erover te spreken. Nu is het officieel. U zult die dossiers niet in de lade stoppen, en u werkt eraan voort. Dat wilde ik van u horen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vergadering is geschorst.

La séance est suspendue.

- *1^{ste} vergadering wordt geschorst om 14.35 uur.*

- *La séance est suspendue à 14.35 heures.*

- *De vergadering wordt hervat om 16.43 uur.*

- *La séance est reprise à 16.43 heures.*

De **voorzitter** : De vergadering is hervat.

La séance est reprise.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Vervoer over "de vergadering van de Europese Transportministers van 30 november 1998 over de liberalisering van het spoorvervoer en het standpunt van de Belgische regering daarover" (nr. 1627)

- de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de spoorstaking tegen de Europese liberalisering" (nr. 1632)

- de heer Luc Sevenhans aan de minister van Vervoer over "de liberalisering van het goederenvervoer" (nr. 1648)

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "la réunion des ministres des Transports européens du 30 novembre 1998 sur la libéralisation du transport ferroviaire et la position du gouvernement belge à ce sujet" (n° 1627)

- M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la grève des cheminots contre la libéralisation européenne" (n° 1632)

- M. Luc Sevenhans au ministre des Transports sur "la libéralisation du transport de marchandises" (n° 1648)

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, meestal heeft een Minister-

raad van de Transportministers plaats zonder dat wij dat weten. Wij lezen dat dan achteraf in een klein artikeltje in de krant. Deze keer hebben wij goed geweten dat er een vergadering was gepland. Men heeft er zelfs een staking tegen georganiseerd. Daarom is het logisch dat wanneer het spoor daarvoor wordt platgelegd, wij in deze commissie toch even blijven stilstaan bij deze Ministerraad van 30 november.

Wij zouden graag van de minister vernemen welk standpunt de regering, ook namens ons zal innemen. Kan de minister mij de precieze inhoud weergeven van wat er op tafel ligt in verband met de liberalisering ? Ik heb via de kranten vernomen dat het eerder een beperkt voorstel is, een trapsgewijze afbouw van het monopolie voor het goederenvervoer.

Ik kom tot mijn eerste vraag. Wat is nu juist de inhoud van wat voorligt op de Europese Raad ?

Ten tweede, welk standpunt zal de minister verdedigen namens de Belgische regering en hoe kan de minister dit standpunt motiveren ? Werd dit standpunt voorafgaandelijk overlegd in de Ministerraad ?

Ten slotte zou ik bij deze gelegenheid de minister en de voorzitter van deze commissie willen vragen dat wij in de toekomst bij een dergelijke belangrijke Europese ministervergadering vooraf zouden kunnen van gedachten wisselen.

Het standpunt van de minister op een dergelijke vergadering is toch te belangrijk om dat zonder de commissie af te handelen.

Ik weet dat de voorzitter een zeer open voorzitterschap nastreeft inzake discussie over dergelijke belangrijke zaken. Ik had ook graag de mening gekend van de voorzitter.

De **voorzitter** : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wil me in de eerste plaats aansluiten bij de vraag van collega Ansoms om in de toekomst, ook al is er geen staking aan de vooravond van een Europese Ministerraad inzake vervoer, de agenda van de raad in deze commissie te kunnen bespreken.

Intussen heb ik hier ook de persmededeling van de Federatie van Transportvakbonden in de Europese Unie. Daarin worden de motieven voor die staking uitgelegd.

De groenen kunnen zich sterk terugvinden in de motieven voor die staking.

Immers, ook wij wijzen het Britse model van wilde liberalisering af. Enkele jaren geleden ben ik met de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers in Blackpool geweest. Ik heb daar contact gehad met het openbaarvervoerbedrijf dat, in de Britse context, het personeel een keuze moest bieden tussen Scylla en Charybdis. Het personeel kon kiezen tussen behoud van het loon, maar dan diende het meer te werken of het behoud van het aantal werkuren, maar dan diende het akkoord te gaan met een lager loon.

In andere Britse steden heb ik toen al de nefaste gevolgen van die liberalisering kunnen vaststellen. Is men abonnee bij de ene maatschappij, dan kan men het vervoermiddel van de andere maatschappij niet gebruiken. Intussen is dit veralgemeend en wordt vrij algemeen aanvaard dat die Britse liberalisering een ramp is, niet alleen voor de reiziger maar ook voor het personeel.

De Europese bonden hebben gestaakt voor gelijke concurrentievoorwaarden tussen de verschillende modi en ze vinden dat belangrijker dan welke liberalisering ook. Ze pleiten ervoor - en ik stel dat graag vast want ik heb dat hier in de commissie al vaak verdedigd - de interne, ecologische kosten en de kosten van de ongevallen van het wegvervoer door te rekenen. De bonden menen ook dat het niet kan dat door sociale dumping het wegvervoer ten opzichte van het treinvervoer wordt bevoordeligd. Eerst moet dat worden geregeld. De sociale condities in het wegtransport moeten behoorlijk zijn en behoorlijk gecontroleerd worden. Dat is nu niet het geval. Ook daarmee zijn de groenen het eens.

Mijnheer de minister, ik maak even een parenthese. Ook uw meerderheid heeft u in het verleden aangespoord een mobiliteitsnota te maken en werk te maken van de federale hefboomen om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.

Op financieel vlak heeft het federale niveau heel veel mogelijkheden, zaken die nu door de Europese transportvakbonden ook worden gevraagd. Ik stel vast dat u en uw regering, ondanks de vraag van het parlement, en nu ook de vraag van de Europese transportvakbonden daarmee absoluut geen rekening hebben gehouden.

Mijnheer de minister, hoe staat u tegenover de liberalisering en tegenover de Britse toestanden ? Ik neem aan dat u, als telg van een spoorwegaarbeidersgezin, daartegen fel zult gekant zijn, dat u dat zult afwijzen en dat u zult willen voorkomen dat die liberalisering in België ingang vindt. We moeten

natuurlijk vaststellen dat het Belgisch model ook niet zo schitterend is. Dit zal in een volgende vraag nog aan bod komen.

Een stevige bijsturing van dit model is op zijn plaats. Wij willen geen liberalisering op z'n Brits, maar een andere formule. Wij denken aan een echt beheerscontract en een onafhankelijke controle door een organisme zoals de BIPT.

Na de goedkeuring van de wet-Dumortier behoort een sterke beheerscontrole door het Rekenhof tot de nieuwe mogelijkheden. Dit hebben we deze ochtend vernomen. Ziet u dat als een mogelijke weg om tot betere situaties te komen?

Hoe ziet u een grotere transparantie mogelijk van de organisatiestructuur en de filialen?

Ik stel u deze vragen naar aanleiding van de Europese Ministerraad en de voorbije staking.

De voorzitter: De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik wens mij aan te sluiten bij de wens van collega Ansoms om in de toekomst beter betrokken te worden bij de spoorwegproblematiek, zeker wat de liberalisering betreft. Dit zal vrij ingrijpend zijn en ik denk dat het belangrijk is dat het parlement in de discussie kan en wordt betrokken.

Het spoorwegdossier is vrij complex en mag en moet de nodige aandacht hebben.

Als ik de meningen van de diverse betrokken partijen hoor, valt het mij op dat nogal wat geruchten en tegenstrijdige verklaringen de ronde doen. De meest recente informatie die ik heb vernomen is dat het onderwerp toch niet zou worden besproken op de Europese Ministerraad. Dat lijkt mij vreemd want half Europa lag om die reden plat. Blijkbaar zijn er communicatiestoornissen.

Ik had graag vernomen wat het standpunt van de regering zal zijn bij de eerstvolgende bijeenkomst van de Europese ministers van Transport. Wij moeten ons daarover dringend beraden. De staking bij de Belgische spoorwegen toont aan dat de liberalisering van het spoorvervoer angst inboezemt. Ik betwijfel overigens of zij een oplossing gaat bieden voor de NMBS. Net als collega Van Dienderen heb ik vastgesteld dat in de landen waar een liberalisering is doorgevoerd, de gevolgen zeer negatief zijn. We moeten vermijden in dezelfde situatie terecht te komen.

Vanzelfsprekend dient een oplossing te worden gezocht voor de Belgische spoorwegen. Mijn interesse gaat voornamelijk uit naar het goederenvervoer. Het ontgoochelt mij dat het aandeel van het spoorverkeer in de transportsector laag is en zelfs achteruitgaat. Dat is mijns inziens onverantwoord. In het verleden heb ik ervoor gepleit dat de NMBS zelf het initiatief zou nemen om haar aandeel hierin te verhogen.

Mijnheer de minister, wat is uw antwoord dienaangaande? Meestal blijft u op de vlakte. Ik hoop dat u ditmaal terzake duidelijkheid verschaft.

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, op de agenda van de volgende Europese Raad van de ministers van Vervoer op 30 november 1998 staat het punt *Infrastructure package*, dat op de vorige Raad van 1 oktober werd ingevoegd.

Cet ensemble de propositions vise à modifier les textes européens existants que sont les directives 91/440 relatives au développement des Chemins de fer communautaires et les directives 95/18 et 95/19 prises en exécution de celle-ci.

Par ces nouvelles propositions, la Commission vise une séparation plus nette entre les différentes activités ferroviaires (gestion de l'infrastructure, services de transport voyageurs et services de transport marchandises) et propose une ouverture plus large à la concurrence que celle prévue par la directive 91/440.

Je voudrais rappeler que la Belgique a transposé la directive de base 91/440 par l'arrêté royal du 5 février 1997. J'espère présenter dans les prochains jours au conseil des ministres un projet d'arrêté royal transposant les directives 95/18 et 95/19.

Dans ces textes, la SNCB est désignée comme gestionnaire de l'infrastructure, mais une séparation comptable entre cette activité et l'exploitation des services de transports lui est imposée. Les arrêtés royaux précités garantiront l'exercice équitable et sans discrimination des droits d'accès et de transit prévus notamment par la directive de base par des entreprises ferroviaires autres que l'entreprise nationale.

Les options prises dans les textes belges de transposition sont à l'opposé des options prises en Grande-Bretagne, puisque la gestion de l'infrastructure y a été confiée à une société privée et les services de transport sont assurés par une multitude d'autres sociétés.

Sur la question de la séparation entre les activités de gestion d'infrastructure et d'exploitation des services de transports, ma position a toujours été claire: s'il convient d'assurer la plus grande transparence entre ces deux activités d'un point de vue comptable, comme de nombreux experts, je ne suis pas convaincu qu'il soit nécessaire que cette séparation soit organisée sur le plan juridique ou institutionnel.

Par ailleurs, la séparation mise en oeuvre en Belgique, renforcée par la restructuration interne de la SNCB permet d'identifier les différentes activités ferroviaires.

Quant à la question de l'ouverture plus large à la concurrence, j'estime qu'elle doit être abordée en tenant compte des résultats positifs des nouvelles formes de coopération internationale telles que les corridors de fret (les *free ways*) ou les trains à grande vitesse et je pense plus précisément au Thalys.

Comme vous le savez probablement, plusieurs dispositions du contrat de gestion déterminent le volume et la qualité minimale des services que doit offrir la SNCB. Je veillerai à ce que ces dispositions soient strictement respectées et, dans le cas contraire, des mesures seront prises dans l'intérêt de la société et des usagers.

L'arrêté royal de transposition de la directive 91/440 a été délibéré en Conseil des ministres. Le projet d'arrêté royal de transposition des directives 95/18 et 95/19 le sera également. La position que je défendrai au prochain Conseil des transports est le prolongement logique et naturel des options prises dans ces textes.

De voorzitter: De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het fundamentele standpunt ten aanzien van de Europese liberalisering vind ik vrij minimalistisch. Ik heb reeds herhaaldelijk gezegd dat men zich beperkt tot een boekhoudkundige scheiding tussen exploitatie en infrastructuur. De kern van de discussie van de jongste dagen is een bijkomend voorstel van EG-commissaris Kinnock om het goederentransport trapsgewijs open te stellen voor concurrentie. Dit voorstel staat volgens de kranten op de agenda. Mijnheer de minister, voor zover ik het begrijp, hebt u niet geantwoord wat uw visie terzake is. Dat is voor ons uiterst belangrijk, want er heeft geen Europese, maar een Zuid-Europese staking plaatsgevonden tegen deze voorstellen en België heeft zich daarbij aangesloten.

Iedereen in deze commissie - zelfs de heer Sevenhans van het Vlaams Blok - verdedigt de stelling dat de eerstvolgende jaren veel meer goederen via het spoor moeten worden vervoerd. Daarover is iedereen het eens, ook Agalev.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV): Niet zonder een algemeen mobiliteitsbeleid.

De heer **Jos Ansoms** (CVP): Als landen als Nederland en Duitsland sneller wensen te gaan in de liberalisering van het goederenvervoer, rijst voor ons land een probleem. Een zeer hoog percentage van het goederenvervoer per spoor komt van of gaat naar de Antwerpse haven. De grote concurrenten van de Antwerpse haven zijn Rotterdam en Hamburg. Welnu, indien Nederland en Duitsland veel sneller gaan dan ons land, vrees ik dat wij, zeker wat de mogelijkheden en de ontwikkelingen van de Antwerpse haven betreft, in de problemen komen. Ik herhaal dus nog eens mijn vraag: wat vindt u van het voorstel om, wat het goederentransport betreft, bijkomende liberalisering en concurrentiemogelijkheden toe te laten, zij het dan trapsgewijs? Het moet voor mij niet van de ene dag op de andere gebeuren, dat kan niet en dat is ook niet goed. Ook ik ben tegenstander van toestanden zoals in Groot-Brittannië. Wij moeten leren uit de fouten die daar begaan zijn, maar wij moeten ook de fouten van ons huidige systeem zien. Ik vraag dus met aandrang meer offensief te denken en ons eerder aan te sluiten bij evoluties in het noordelijk gedeelte van Europa in plaats van aan te sluiten bij de defensieve opstelling in het zuiden van Europa.

De **voorzitter**: De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de voorzitter, ik stel met genoegen vast dat zowel de minister als collega Ansoms de liberalisering naar Brits model afwijzen, wat een belangrijk strijdpunt voor de vakbonden is.

Voordat men aan liberalisering kan denken - op dat vlak sluit ik mij aan bij de vakbonden - moet men streven naar een goede prijszetting voor het transport en moet men de oneerlijke concurrentie die nu bestaat, wegwerken. Dat is niet alleen mijn mening of de mening van de vakbonden. Europa heeft, in "groenboeken" en in "witboeken", al lang duidelijk gemaakt dat er een concurrentievervalsing is, maar daar stopt het dan ook. Europa noch de Belgische regering zetten de volgende stap, namelijk de concurrentievoorwaarden tussen de

verschillende *modi* gelijktrekken. Zoals collega Ansoms zegt, zijn de groenen fervente voorstanders van de milieu-vriendelijke transportmiddelen. Dat is op de eerste plaats het scheepstransport, dan komt de binnenvaart en dan het spoorverkeer.

Wij zijn voor een verdere ontplooiing van het spoorverkeer, maar alleen als er een algemeen mobiliteitsbeleid komt, dat nu ook de vakbonden duidelijk vragen. Ik heb u niet horen zeggen, mijnheer de minister, hoe Europa en België dat gaan aanpakken.

Ik heb ook vragen over de concurrentie. We stellen vast dat het spoornet overvol zit. Dat is één van de redenen waarom er zoveel problemen zijn. Nu wil men bovendien bepaalde *slots* gaan verhuren aan goederentransporteurs. Vanmorgen ben ik met een vertrag van een uur en een kwartier aangekomen. Als een aantal goederentransporteurs hun *slots* gehuurd hadden en dus voorrang hadden gekregen, dan was ik hier misschien nog steeds niet geweest. Hoe moet men dat oplossen? Ook de vakbonden stellen die vraag. Het zou veel beter zijn om komaf te maken met de politisering van de NMBS en het bedrijf echt autonoom te maken. Daartoe is een sluitend beheerscontract en een goede controle nodig. Ik hoor dat de minister niet direct voorstander is van het loslaten van verschillende operatoren op het net. Misschien is de heer Ansoms daar wel voor gewonnen.

De **voorzitter**: De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer **Luc Sevenhans** (VL.BLOK): Mijnheer de voorzitter, in kan mij in grote lijnen aansluiten bij de heer Ansoms. Er is nog één aspect waarop ik dieper wil ingaan. Volgens de minister is het uiteraard de bedoeling dat de NMBS de beheerder wordt van de infrastructuur. Verschillende studies tonen echter aan dat er een gebrek aan infrastructuur is. Er moet dringend zwaar geïnvesteerd worden in het net zelf want een liberalisering is onmogelijk zonder sporen. In hoeverre kan daarvoor een ernstig plan worden vooropgesteld? Hieraan is immers dringend nood; denk maar aan de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen. Deze tweede toegang moet tot stand komen vóór we overgaan tot een liberalisering. Naar mijn mening zal de liberalisering niet de grote oplossing zijn. We zullen echter niet meer terug kunnen als we deze weg zijn ingeslagen. De NMBS heeft nog veel te doen om te vermijden dat dit een catastrofe wordt. Ik ben bereid om daarvoor meer mogelijkheden ter beschikking te stellen.

Le **président**: La parole est au ministre.

M. **Daerden**, ministre: Monsieur le président, pour autant que de besoin, je tiens à rappeler que le contrat de gestion signé entre la société et le gouvernement ne concerne que les missions de service public.

Cette fois, le Conseil européen est très médiatisé. Il est vrai qu'une grève au niveau européen, couvrant six pays, n'est pas chose courante et cela a eu un grand retentissement dans la presse. Nous nous situons dans un débat d'orientation. Ce ne sera pas un débat de décision. Mais je suis conscient du fait que ce qui est aujourd'hui un débat d'orientation conduira demain vers une décision.

C'est pourquoi lundi, je défendrai un point de vue logique et loyal par rapport à ce que j'ai signé quand le plan "Horizon 2005" a été élaboré, avec tout ce qui est contenu dans ce plan, notamment l'unité de l'entreprise. Il s'agit des idées défendues par les différents partenaires - les syndicats, la direction, le gouvernement - et que je défendrai à mon tour devant les autres ministres et la Commission. Je respecterai ainsi ce que j'ai signé. Pour qu'il n'y ait pas la moindre équivoque entre nous, il s'agit en effet de ne pas aller trop vite vers la libéralisation. Mais il est clair qu'une fois les directives adoptées, il importe à notre pays de les transposer. C'est ce que nous faisons, parfois il est vrai avec quelques difficultés. Mais quand nous avons du retard, non seulement les instances européennes nous rappellent à l'ordre, mais cela n'est même pas nécessaire car il y a suffisamment d'observateurs au niveau belge pour nous demander d'accélérer le processus de transposition.

C'est la raison pour laquelle tout en mis en oeuvre dans mon département pour qu'à la fin décembre, toutes les directives soient exécutées.

De **voorzitter**: De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn omstandig en prachtig geformuleerd non-antwoord.

De **voorzitter**: De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de voorzitter, stemt u in met het voorstel van de heer Ansoms om in de toekomst vóór elke Europese transport-Ministerraad

Hugo Van Dienderen

van de minister te vernemen welke punten aan de dagorde staan en welke punten hij meent te moeten verdedigen om de Belgische positie te versterken.

Het ware aangewezen ons dit schriftelijk te bezorgen om, op basis daarvan, aan de minister concrete vragen te kunnen stellen.

Mijnheer de voorzitter, ik richtte die vraag tot u.

De voorzitter: Mijnheer Van Dienderen, bepaalt u wanneer ik uw vraag moet beantwoorden?

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV): Nee, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: De heer Luc Sevenhans heeft het woord.

De heer Luc Sevenhans (VL.BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn uiterst voorzichtig antwoord waaruit ik meen te kunnen besluiten dat hij zeker niets zal ondernemen tegen de Europese liberalisering terzake, maar er evenmin met veel enthousiasme zal aan meewerken.

De voorzitter: Mijnheer Van Dienderen, ziehier mijn antwoord op uw vraag.

Wat de bijeenkomsten van de Ministerraad betreft, bezorgt het secretariaat u steeds tijdig alle instructies. Ik herinner mij trouwens dat de documenten werden verzonden samen met de beleidsnota inzake De Post.

In afspraak met de minister ben ik bereid op het voorstel in te gaan en in die zin een bijeenkomst van onze commissie te organiseren.

Ik herhaal dat aan de commissieleden werd meegedeeld welke punten aan de agenda stonden en dat zij in dat verband alle gegevens ontvingen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de sluiting van landelijke postkantoren en de eventuele juridische mogelijkheid van sluiting van aanvullende beheerscontracten tussen gemeenten en De Post" (nr. 1628)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Vervoer)

Question orale de M. Jozef Van Eetvelt au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la fermeture de bureaux de poste à la campagne et la possibilité juridique éventuelle de conclusion de contrats de gestion complémentaires entre les communes et La Poste" (n° 1628)
(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter: De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik betreur de afwezigheid van de minister van Economie en Telecommunicatie die blijkbaar een druk reisprogramma heeft.

Het spreekwoord zegt: "men reist om te leren" en wellicht zal de minister veel geleerder dan voorheen terugkeren.

Mijnheer de voorzitter, ik wens van de gelegenheid gebruik te maken om te doen opmerken dat de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie niet vaak deelneemt aan de vergaderingen van deze commissie en dat het blijkbaar moeilijk is om hem uit te nodigen.

Mijnheer de minister, de sluiting van sommige postkantoren hield ons reeds geruime tijd bezig en zorgde zelfs voor enige beroering in diverse streken van ons land. Sta mij toe even een concreet geval in het daglicht te stellen en u daarna een mogelijke oplossing aan te reiken voor bepaalde tekorten omtrent de service die men van De Post mag verwachten.

Schriek is een deelgemeente van Heist-op-den-Berg. Schriek telt vijfduizend inwoners en situeert zich op ongeveer vijf kilometer van het centrum van Heist-op-den-Berg waar bijna veertigduizend mensen wonen.

Uit interne cijfergegevens van De Post blijkt dat het postkantoor in 1994 een werkvolume had van 999 uur; in 1995 daalde dit volume tot 773 uur om in 1996 en 1997 spectaculair te stijgen tot respectievelijk 961 uur en 1 310 uur.

Als een postkantoor met een dergelijk werkvolume zijn deuren moet sluiten, kan ik niet anders dan daar grote vraagtekens bij plaatsen. Op welk referentiejaar heeft men zich gebaseerd om de sluiting te rechtvaardigen? Welke zijn de échte redenen van de sluiting?

Paradoxaal genoeg verneem ik dat De Post tegelijkertijd beslist heeft een aantal postkantoren - 1 in Vlaanderen

en verscheidene in Wallonië - te heropenen. Is mijn informatie correct? Zo ja, welke motieven lagen aan de basis van deze beslissing? Als het bericht over de heropening van een aantal postkantoren correct is, kan ik niet begrijpen waarom het postkantoor van Schriek dat schitterende cijfers kan voorleggen, niet wordt heropend.

Mijnheer de voorzitter, mijn volgende vraag is van algemene aard en handelt over de relatie tussen De Post en de gemeentebesturen. Is het niet wenselijk dat gemeentebesturen lokale beheerscontracten kunnen sluiten met De Post? Ik ga er wel van uit dat gemeentebesturen hiervoor een financiële bijdrage moeten leveren. Op die manier kunnen plaatselijke postkantoren die gesloten werden opnieuw heropend worden. Mijnheer de minister, deelt u mijn standpunt terzake? Laat de wet van 31 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven dergelijke lokale beheerscontracten toe of moet de wet worden gewijzigd? Het is, mijns inziens, nuttig te onderzoeken of aanvullende beheerscontracten kunnen worden gesloten. Iedereen heeft de mond vol van meer verantwoordelijkheid voor de lokale besturen. De aanvullende beheerscontracten kunnen een eerste stap in die richting zijn.

Een ander probleem dat inherent is aan de sluiting van postkantoren is de minder goede dienstverlening en de hoge werkdruk voor de postbodes. De postbodes krijgen meer taken toegewezen en moeten inder verrijkingen aan huis doen waardoor ze meer tijd verliezen. Mijnheer de minister, heeft men de nadelen van sluitingen van postkantoren onderzocht? Houdt men rekening met een verhoogde werkdruk voor de postbodes die een goede dienstverlening in het gedrang brengt?

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, al mijn vragen hebben tot doel de mogelijkheid te onderzoeken enerzijds of een heropening van een aantal postkantoren niet moet worden overwogen en, anderzijds, of de lokale besturen hierbij geen rol kunnen spelen.

Le président: La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre des Transports: Monsieur le président, je comprends que M. Van Eetvelt aurait préféré recevoir directement une réponse du vice-premier ministre.

De Post bevestigt mij dat elk kantoor aan de hand van volgende criteria wordt geëvalueerd: ten eerste, het werkvolume eigen aan het kantoor; ten tweede,

Daerden

de vergelijking van de prestaties van de verschillende kantoren van het netwerk en, ten derde, de werkomgeving van het kantoor en zijn handelspotentieel.

En ce qui concerne Schriek, il était classé en fonction de ces paramètres parmi les bureaux les plus faibles du réseau. La Poste ne dispose dès lors d'aucun élément objectif pour remettre en question la fermeture de ce bureau, "autant qu'il demeure cinq bureaux répartis sur le territoire de la commune de Heist-op-den-Berg, qui comprend l'entité de Schriek.

La Poste m'affirme, par ailleurs, que toutes les agences fermées au 1er mai 1998 restent fermées, aussi bien en Flandre qu'en Wallonie. La seule exception concerne le bureau de poste de Dilsen. Bien que maintenu, le bailleur a mis inopinément fin au bail de La Poste à Dilsen, avec un préavis de trois mois. C'est la raison pour laquelle l'entreprise a rouvert l'agence de Dilsen dans les anciens locaux de Rotem, dont le bail a pu être rétabli sans problème.

La mise à disposition de locaux par les administrations communales a déjà été évoquée précédemment devant cette commission. Après examen, La Poste n'a pas estimé nécessaire, pour le moment, de créer des "haltes facteurs" dans les administrations communales qui le proposaient, notamment parce que les opérations à y effectuer pouvaient l'être par le facteur en tournée.

Le vice-premier ministre Di Rupo souhaite encourager l'existence de contacts bilatéraux entre La Poste et les administrations communales pour régler des situations particulières ou locales.

Une telle approche est parfaitement compatible avec le contrat de gestion. Cela étant, le vice-premier ministre considère que cette question relève exclusivement de l'appréciation du management de l'entreprise publique autonome.

La Poste veille à ce que la nouvelle organisation du travail limite l'impact de la suppression des bureaux sur la charge de travail des facteurs en tournée. En effet, les fermetures intervenues sont prises en compte dans la réévaluation du volume de travail dans les zones desservies par les bureaux maintenus.

J'attire spécialement votre attention sur le fait que dans certaines localités, les facteurs effectuaient déjà, dans le passé, de nombreuses opérations à domicile.

De voorzitter : De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, de criteria die minister Di Rupo hanteert om te oordelen over het al of niet sluiten van een postkantoor, kunnen natuurlijk een punt van discussie blijven. Inzake het postkantoor van Schriek stond het daar aanwezige werkvolume ter discussie. Vandaar dat men heeft gevraagd om hierin duidelijk inzicht te kunnen krijgen. Ik betreur dan ook het antwoord van De Post, waarin men letterlijk zegt : "Het is echter ongebruikelijk om strategische informatie te verspreiden over de werking van de kantoren". De Post zou dit in alle openheid moeten ophelderen, hetzij met het gemeentebestuur, hetzij met de inwoners.

Belangrijk genoeg om te onthouden is dat het beheerscontract als zodanig niet dient te worden gewijzigd. De mogelijkheid bestaat wel dat gemeentebesturen initiatieven nemen en contact leggen met de verantwoordelijken van De Post om gebeurlijk in gezamenlijk overleg tot opening van de postkantoren te komen. Het gaat dan ook om degene die nu reeds gesloten zijn. Dat is een zeer wijze beslissing van De Post. Ik zou het ten zeerste betreuren mocht men nooit meer willen terugkomen op ooit genomen beslissingen. Wij weten allen dat gemeenten, of bepaalde wijken, kunnen evolueren : de bevolking kan bijvoorbeeld aangroeien. Het lijkt mij belangrijk open te staan voor gewijzigde situaties en eventueel postkantoren te heropenen, dit dan na overleg of afspraken inzake wederzijdse verplichtingen - ook financiële - tussen De Post en de gemeentebesturen.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, encore quelques mots.

Sur le plan intellectuel pur, il est vrai que l'on retrouve de nombreux éléments de similitude entre La Poste et la SNCB. Je comprends parfaitement ce que vous venez d'énoncer.

Pour être encore plus précis dans la réponse, je voudrais donner la parole au collaborateur de M. Di Rupo qui vous fournira quelques éléments additionnels d'information, si M. le président et M. Van Eetvelt le permettent.

Un collaborateur du ministre Di Rupo (à la demande du ministre) : Monsieur le président, les éléments complémentaires que je peux donner restent au niveau des principes qui ont été développés dans la réponse.

Comme elle doit préparer son réseau à l'ouverture du marché et à la concurrence, La Poste ne souhaite pas que les données précises sur la base desquelles elle a déterminé les performances de ses bureaux soient divulguées. La Poste estime que ces données doivent rester confidentielles en l'état actuel des choses.

Je puis toutefois vous dire que parmi les critères interviennent des éléments tels que l'état des bâtiments ou le fait qu'il faut éviter que des bureaux de poste puissent se faire concurrence.

La perspective de La Poste est maintenant de construire un réseau qui doit répondre le mieux possible aux besoins de sa clientèle, tout en respectant le contrat de gestion. Dans ce cas-ci, nous vérifions si le contrat de gestion a été respecté, notamment le critère des cinq kilomètres.

Dès lors, dans ce cadre-là, La Poste, en toute autonomie, doit déterminer quelles sont les implantations à maintenir.

Je n'ai pas d'autres éléments plus précis à vous donner.

De voorzitter : De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft ons interessante gegevens verstrekt. Het blijft dus mogelijk dat er tussen een gemeentebestuur en een verantwoordelijke van De Post een nieuw gesprek komt om eventueel, aan de hand van de bepaalde criteria, te spreken over de heropening van een postkantoor.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Jos Ansoms** aan de minister van Vervoer over "het gebrek aan effectieve werking van de "task force" voor de openbare vervoersproblemen in Brussel en omgeving" (nr. 1630)

- de heer **Robert Delathouwer** aan de minister van Vervoer over "het permanent overleg van de openbare vervoersmaatschappijen om de vervoersproblemen in en rond Brussel aan te pakken" (nr. 1645)

Questions orales jointes de :

- **M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "le manque d'effectivité de la "task force" pour les problèmes des transports publics à Bruxelles et environs" (n° 1630)**

- **M. Robert Delathouwer au ministre des Transports sur "la concertation permanente des services des transports publics destinée à s'attaquer aux problèmes de trafic à et autour de Bruxelles" (n° 1645)**

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, herhaaldelijk werd in deze commissie naar aanleiding van de nieuwe dienstregeling en de daarmee gepaard gaande problemen gepleit voor een optimaal gebruik van de lijnen 26 en 28 - het ringspoor - in Brussel. Dit zou zoveel mogelijk moeten worden ingeschakeld ter ontlasting van de achillespees van het Belgische spoorwegnet, namelijk de Noord-Zuid-verbinding. Bij het voorlaatste incident, op 20 november 1998, hoorde ik 's ochtends op de radio tot mijn blijdschap plots bekende namen van metrostations vermelden. Gezien de panne van die ochtend werd gebruikers van bepaalde treinen aangeraden van het ringspoor gebruik te maken. Dit was een stap vooruit. Natuurlijk was het je reinste improvisatie, met alle gevolgen van dien. Waarschijnlijk wist de MIVB veel te laat dat men het metronet zou inschakelen en dus werden de reizigers in overvolle metrostellen geperst. Ik vermoed dat er nog problemen zullen komen met de Noord-Zuid-verbinding en ik wil met aandrang vragen om het ringspoor meer in te schakelen en bepaalde P- en L-treinen definitief of permanent te laten rijden over dit ringspoor, in plaats van ze door de overbezette Noord-Zuid-verbinding te jagen. Dit veronderstelt uiteraard gesprekken met de Brusselse vervoersmaatschappij op de eerste plaats, maar eventueel ook met De Lijn en met TEC.

Trouwens, in 1991 vond de toenmalige minister van Vervoer, Jean-Luc Dehaene, overleg noodzakelijk en hij richtte een "task force" op. Naast de NMBS, de MIVB, De Lijn en de TEC waren er ook vertegenwoordigers van de betrokken kabinetten. Zij kregen de opdracht op een gestructureerde manier naar oplossingen te zoeken. Het ging daarbij onder meer over de mogelijkheid van het inschakelen van het

ringspoor en het leggen van verbindingen tussen de verschillende vervoersmaatschappijen. Ik verneem dat dit orgaan zelfs niet meer heeft vergaderd dit jaar, alhoewel er toch sprake is van steeds meer problemen bij de NMBS.

Mijnheer de minister, bent u het met mij eens dat een permanente samenwerkingsstructuur tussen de verschillende vervoersmaatschappijen en de beleidsverantwoordelijken noodzakelijk is? Moet de "task force" niet worden geactiveerd? Waarom wordt dit enigszins vrijblijvende initiatief niet uitgebouwd tot een efficiënt permanent orgaan dat ideeën en oplossingen kan aanbrengen? Mijnheer de minister, bent u bereid om: zeer dringend de vereiste maatregelen te treffen om deze "task force" opnieuw op te starten zodat op een permanente en gestructureerde manier tussen de verschillende vervoersmaatschappijen en met aanwezigheid van de betrokken overheden wordt van gedachten gewisseld over de problemen van het openbaar vervoer?

De voorzitter : De heer Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer **Robert Delathouwer** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik heb mij in het verleden meermaals zorgen gemaakt over de mobiliteit in Brussel. Mobiliteitsproblemen kunnen pas worden opgelost als alle operatoren samenwerken.

In 1991 heeft men inderdaad een "task force" opgericht. Oorspronkelijk was het de bedoeling te werken aan het gewestelijke expresnet. Volgens mij kan men heel wat verder gaan. In samenwerking met de NMBS, de Lijn, de MIVB en TEC heeft men het concept van dit gewestelijke expresnet uitgewerkt.

Als onderdeel van dit expresnet heeft men een voorstel van tariefunie uitgewerkt. Als alle betrokken partijen deze tariefunie bekrachtigen, zal per definitie overleg moeten worden gepleegd. Aangezien overleg sowieso noodzakelijk zal worden, moet men volgens mij ook concrete problemen aanpakken.

Het is niet toevallig dat het station Simonis voor het eerst op 20 november werd gebruikt. Simonis is samen met het station Kunst/Wet het enige station waar de twee metrolijnen elkaar kruisen. Door het ophalen van een rolluik kan men onmiddellijk op een trein stappen. Er zijn dus wel degelijk heel wat mogelijkheden. Volgens mij moet men niet wachten tot er zich een probleem voordoet. Een "task force" kan mijns inziens als een soort

commandopost inspelen op mogelijke problemen. Het voorstel terzake van collega Ansoms lijkt mij heel interessant.

Men vergeet wel eens dat openbare vervoersmaatschappijen het vervoer van onder andere personen moeten verzorgen en dat de klant centraal moet staan. De "task force" moet ertoe bijdragen dat men niet langer naast elkaar gaat werken, maar dat alle actoren klantgerichte concepten uitdenken met als uitgangspunt dat een reiziger vertrekt vanuit punt A en punt B moet bereiken, en samen aan de uitvoering ervan werken.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, sinds 1996 brengt een "task force" in het kader van een protocolakkoord tussen de federale regering en de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alle bij het gemeenschappelijk openbaar vervoer betrokken partners samen. Deze "task force" ijvert ervoor de bediening per spoor van Brussel te verbeteren.

La mission impartie à la "task force" est très large puisqu'elle vise non seulement la mise en route d'une expérience en matière de trafic urbain et interurbain de la ligne 26, mais s'étend également à toutes les lignes ferroviaires en relation avec Bruxelles dans un rayon de 30 à 40 km autour de la ville.

La "task force" a proposé, dès mars 1992, un schéma d'exploitation intensifiant la desserte de cette ligne ferroviaire, approuvé en commissions interministérielles le 17 novembre 1992.

Par ailleurs, s'inscrivant dans le cadre de l'accord de coopération conclu entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 15 décembre 1993, les travaux menés au sein de la "task force" ont débouché sur la définition d'une offre expérimentale concernant la ligne 26 de la SNCB, s'étendant d'octobre 1993 à mai 1995.

Cette offre a ensuite été optimisée et rendue définitive. Elle fait aujourd'hui partie intégrante du contrat de gestion de la SNCB.

Vu l'historique précité de la "task force" depuis 1991, vous conviendrez avec moi que la structure a acquis toutes les caractéristiques d'une structure permanente. Il n'est pas correct de dire qu'on a "laissé mijoter". En effet, je vous rappelle que c'est à mon initiative que ces travaux ont été relancés dans le courant du deuxième semestre de 1997.

Daerden

Il est bien de relancer ainsi une commission, une structure qui se veut permanente. Cette commission a tenu un grand nombre de réunions au cours de ces derniers mois puisque, notamment en ce qui concerne la problématique importante évoquée dans votre intervention de l'intégration tarifaire, plus de 20 réunions ont été tenues. C'est vous dire si cette structure fonctionne ! Peut-être de manière insuffisante à vos yeux, mais notre volonté a incontestablement été, après tout ce qui s'est passé, de relancer, en 1997, cette structure importante.

L'intégration tarifaire est un élément non négligeable pour l'avenir de la mobilité.

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer Jos Ansoms (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn pleidooi was dat de "task force" die in 1997 werd opgezet, meer initiatieven zou ontplooien. Ik heb begrepen dat hij 20 vergaderingen heeft gewijd aan de tarieven, maar dat was niet het onderwerp van mijn vraag. Ik heb gevraagd hoe wij het ringspoor beter kunnen doen aansluiten op het pre-metronet. Het is immers op 20 november jongstleden met de spoorwegpanne, waarschijnlijk voor de eerste keer, gebleken dat de koppeling ringspoor-metronet zinvol is. Maar dit experiment verliep zo geïmproviseerd en chaotisch dat het volgens de kranten vrij negatief door de reizigers werd ervaren.

Mijnheer de minister, ik vraag u met aandring dat u werkt aan de integratie van de vervoersmogelijkheden door onder andere de betere afstemming van de infrastructuur, zoals de heer Delathouwer liet opmerken. Als voormalig voorzitter van de raad van bestuur van de MIVB kent hij beter dan wie ook welke mogelijkheden er voor het grijpen liggen en onbenut blijven. Dat is toch onvoorstelbaar, zeker wanneer men ziet welke moeilijkheden er zijn.

Mijnheer de minister, als de NMBS of de MIVB hieraan hun medewerking weigeren, dan moeten de bevoegde overheden hen verplichten samen aan de tafel te gaan zitten, niet om vrijblijvende gesprekken te voeren en studieprojecten op te zetten, maar om oplossingen te zoeken en te proberen dagelijks hun vervoersaanbod beter op elkaar te doen aansluiten. U kunt mij er niet van overtuigen dat de "task force" daar consequent aan heeft gewerkt, want dan zou de situatie op 20 november er helemaal anders hebben uitgezien.

De voorzitter : De heer Robert Delathouwer heeft het woord.

De heer Robert Delathouwer (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik ben het niet eens met collega Ansoms wanneer hij zegt dat er niet werd gesproken om een concept uit te werken en de twee, drie of vier netten meer op elkaar af te stemmen. Dat was precies het opzet van het gewestelijke expresnet waarover inderdaad heel veel en gedurende jaren werd vergaderd.

Dat een gestructureerd en misschien lang overleg nodig is vooraleer men lijnen op elkaar kan afstemmen en vooraleer men begint met, bijvoorbeeld, de tariefunie, lijkt mij geen probleem te zijn.

Los daarvan, en daar sluit ik mij volledig aan bij collega Ansoms, zou men veel sneller moeten kunnen reageren wanneer er problemen rijzen.

Ik denk dat de minister onze visie over het permanent karakter niet op dezelfde manier heeft begrepen.

Ik heb op een bescheiden wijze bijgedragen in de werking voor een gewestelijk expresnet en de bijdrage van de MIVB. Het permanent orgaan dat we vandaag zouden moeten installeren, is niet een "task force" in de zin van nadenken op lange termijn maar zeer snel - daarom heb ik het woord "commando" gebruikt - veel sneller reageren. Men weet dat men op termijn toch zal moeten samenwerken met de tariefunie om de lijnen op elkaar af te stemmen. Hoe meer men dat gaat doen hoe meer wrijvingsmogelijkheden er zullen ontstaan tussen de verschillende vervoersmodi en hoe sneller men dagelijks zal moeten reageren. Het gaat er niet om te weten dat een structuur met een permanent karakter wordt opgezet die gedurende de eerste tien jaar zal blijven bestaan, maar wel te weten dat bepaalde mensen bij een probleem - zo nodig onmiddellijk - automatisch met elkaar in contact treden.

Er moet dus volgens mij veel meer over de dagelijkse problemen worden nagedacht. Op basis van de incidenten van de jongste weken hebt u nog altijd de mogelijkheid om iets verder te gaan dan wat vandaag op papier staat.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Je comprends les éléments de nuance que vous apportez. Vous avez raison. Par définition, nous avons connu cela dans d'autres domaines, ces "task forces" se réunissent à un rythme élevé quand des

problèmes déterminés se posent et elles ont tendance à se réunir beaucoup moins souvent par la suite.

Je comprends parfaitement votre suggestion de donner à cette structure un caractère plus permanent. La réflexion est d'autant plus méritoire dans le cadre du grand projet RER. Je ne manquerai pas d'y réfléchir également. Cette question mérite l'attention, surtout dans le contexte que nous connaissons actuellement.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de NMBS-chaos van 20 november 1998" (nr. 1631)

Question orale de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la désorganisation de la SNCB le 20 novembre 1998" (n° 1631)

De voorzitter : De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, "Wegens de enorme vertraging rijdt deze trein niet verder dan Brussel-Noord. Reizigers voor Brussel-Centraal en Brussel-Zuid moeten in Brussel-Noord overstappen". Dit is de mededeling die ik op 20 november 1998, na een vertraging van ongeveer 45 minuten, hoorde. Bovendien was het de eerste mededeling die werd gedaan.

Ik zat met een Nederlandse reiziger in het treincoupé. Hij zei mij dat er in Nederland ook vertragingen waren maar dat men zich tenminste verontschuldigde en de reizigers een bon aanbod om een kop koffie te drinken.

Er is dus geen communicatiecultuur bij de NMBS. Het gepolitiseerde spoorbedrijf is niet klantvriendelijk.

Vorige vrijdag merkte men bijna op alle lijnen dat op de noord-zuidverbinding brand had gewoed. Het was een zwarte dag voor de NMBS, de zoveelste in het afgelopen halfjaar. Het probleem is in de pers uitvoerig aan bod geweest; ik ga er niet langer bij stilstaan. Ik zal onmiddellijk overgaan tot mijn vragen.

Mijnheer de minister, als oorzaak werd opgegeven dat een tamelijk recente leiding vuur had gevat. Op de dag zelf kon men er niet goed aan uit. Hoever is het onderzoek ondertussen gevorderd ? In de eerste berichten was immers sprake van mogelijke inbraak en kwaad opzet.

Na het zoveelste incident moeten we vaststellen dat het de top van de NMBS aan bekwaamheid ontbreekt om orde op zaken te stellen. Bij vorige gelegenheden hebt u hier uw vertrouwen in de afgevaardigd-bestuurder bevestigd. Blijft dat vertrouwen overeind na de jongste gebeurtenissen op "zwarte vrijdag"?

Welke lessen heeft de NMBS uit dit nieuwe, zware incident getrokken? Er werd op dat moment gezegd dat men de installaties voor de gevoelige noord-zuidverbinding zou verdubbelen. Het is evenwel niet de eerste keer dat zich daar incidenten voordoen. Men weet sinds lang dat het een zeer gevoelige schakel is in ons spoorwegnet. Waarom heeft men die verdubbeling niet lang geleden doorgevoerd?

Welke plannen zijn er om de verbinding op korte, middellange en lange termijn te ontlasten?

Mijn volgende vraag handelt over het onderwerp dat ook daarnet aan de orde was, met name de inschakeling van de ringsporen van Brussel, zoals de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers reeds geruime tijd voorstelt. Mijnheer de minister, het antwoord dat u op de vragen van mijn collega's hebt gegeven, getuigt niet van een bijzonder groot engagement van uwentwege om én de betrokken vervoermaatschappijen én de betrokken gewesten rond de tafel te brengen om op een gestructureerde manier de ringsporen in te schakelen als een ontlasting van de noord-zuidverbinding. In heel wat Zwitserse en Duitse steden bestaat reeds lang het systeem van een "vervoersverbond", waarin verscheidene actoren samenwerken. Dat verbond richt zich tot de klant-reiziger. Is dat geen interessant denkspoor voor de mobiliteit in de Brusselse regio?

Heeft de NMBS haar inspectiecapaciteit vergroot om incidenten zoals die van vorige vrijdag en zoals van de ingestorte brug te voorkomen? Dergelijke zaken moeten veel beter worden opgevolgd.

Er loopt momenteel een tienjarenplan. Bij vorige gelegenheden heb ik ervoor gepleit dit plan te herzien rekening houdend met de reeks incidenten die zich hebben voorgedaan en voorrang te geven aan die investeringen die de reiziger stiptheid garanderen, wat van cruciaal belang is. Wordt dat gerealiseerd?

Ten slotte, in deze commissie zijn de desinvesteringen in de voorbije decennia herhaaldelijk aan bod gekomen. U verwijst dan telkens naar uw voorgangers. Voorziet deze regering in

bijkomende middelen om die desinvesteringen goed te maken en vooral om tot stipte treinen te komen? Ook al is hij lankmoedig en geduldig, de reiziger is het intussen meer dan beu.

De voorzitter: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, de juiste oorzaak van de brand op 20 november 1998 in de voedingspost P5 te Brussel-Zuid wordt op dit ogenblik nog altijd door een externe deskundige onderzocht. Bij de eerste vaststellingen werden inbraaksporen aan het gebouw vastgesteld, maar de hypothese van een accidentele brand valt evenmin uit te sluiten.

Les câbles du poste d'alimentation P5 sont, en principe, dédoublés par les câbles du poste d'alimentation P6. Ceux-ci n'ont cependant pas pu prendre le relais à la suite de la destruction par le feu du poste P5, car le poste P6 avait été mis hors service pour cause de renouvellement.

Le nouveau poste P6 a été mis en service une semaine plus tôt que prévu, soit le 23 novembre. Le poste P5 est également en cours de renouvellement.

La seule véritable solution, mais qui n'est réalisable qu'à long terme, consiste à porter à quatre voies le tronçon Schuman-Watermael et à construire le tunnel Schuman-Josaphat.

La mise à quatre voies du tronçon Schuman-Watermael figure dans le plan d'investissement du plan 96-2005 de la SNCB et les études relatives au tunnel Schuman-Josaphat sont en cours. Vous reconnaîtrez d'ailleurs combien, lors de chaque négociation et discussion, j'ai pu insister sur cet aspect des choses.

Quant à la ligne 26, elle est déjà utilisée actuellement par trois trains L (Halle) - Huizingen - Vilvoorde - (Mechelen), un train L Aalst - Braine-L'Alleud et par quelques trains P.

Pour desservir les véritables pôles d'emploi et être réellement attractifs, ces trains doivent emprunter le tronçon Etterbeek - Quartier Léopold - Schuman, qui est déjà saturé à l'heure actuelle. En termes d'itinéraires de contournement de Bruxelles, la ligne 28 pourrait présenter une alternative intéressante de déviation par l'Ouest de la ville.

En cas de perturbation importante ou d'interruption de trafic dans la jonction Nord-Midi, ces deux lignes sont utilisées comme itinéraires de secours avec correspondance vers le métro, soit à Mérode (ligne 26), soit à Simonis (ligne 28).

Les installations en question sont momentanément surveillées par des sociétés externes. Dans les nouveaux postes d'alimentation, un système de détection d'effraction est installé.

Le plan décennal d'investissement prévoit un grand nombre d'investissements destinés à accroître les capacités et à améliorer la fiabilité du réseau. Ils donneront lieu à une amélioration de la régularité.

La SNCB a décidé de procéder à des glissements au niveau de ses priorités en faveur d'investissements destinés à renforcer la fiabilité de ses installations, comme par exemple le renouvellement complet de la sous-station de traction de Bruxelles-Midi ou le renouvellement de postes d'alimentation caténaires autour de Bruxelles.

De voorzitter: De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zegt dat het lopende investeringsplan die problemen zal oplossen, vooral als er vier sporen zullen zijn.

M. Daerden, ministre: Vous n'êtes pas d'accord?

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV): Ik meen dat het belangrijke middelen zijn, maar de afwerking van deze plannen is voorzien voor 2005! De reiziger zou graag vandaag een stipte trein hebben.

Mijn vraag blijft overeind of men niet dringend moet nagaan wat de *bottle necks* zijn en of men daaraan geen prioriteit moet geven in het investeringsplan. U hebt mij niet gezegd dat die oefening wordt gemaakt. Ik wil er ook graag voor pleiten dat, als men die *bottle necks* heeft geïdentificeerd en als men die goed kan verantwoorden, de overheid extra middelen zou aanwenden om eindelijk die stiptheid te garanderen.

Dat de leiding van de NMBS onvoldoende vooruitziend is om dergelijke incidenten te voorkomen, doet bij mij grote vragen rijzen over de bekwaamheid van deze leiding om die stiptheid aan de reiziger te garanderen. Hoe apprecieert u dat, mijnheer de minister, als u telkens opnieuw wordt geconfronteerd met incidenten waarop de afgevaardigd-bestuurder geen vat heeft? Ik neem aan dat er zich af en toe iets voordoet, maar het gebeurt met de regelmaat van een klok. Ook in een aantal kranten worden serieuze vragen gesteld naar de verantwoordelijkheid

van de NMBS-top en dit naar aanleiding van de voorbije "zwarte vrijdag". Hebt u daar geen vragen bij?

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Notre commission pourrait tenir ce débat éternellement. Des accidents sont toujours possibles; nous en sommes tous d'accord. Comme vous, je déplore leur importance importante qui s'ajoute à d'autres problèmes. J'en conviens, car c'est la réalité de terrain.

Vous ne contestez pas non plus que cette mise à quatre voies et la réalisation du tunnel Josaphat seraient des éléments importants de mobilité en général et pour la SNCB en particulier. Tout le monde est d'accord et j'insiste sur cet élément à chaque occasion.

En outre, vous admettez qu'un tel investissement ferroviaire ne peut être réalisé du jour au lendemain. On peut tourner le problème dans tous les sens et demander, commission et ministre réunis, que la réalisation soit effectuée demain, cela ne signifie pas pour autant que nous en disposerons après-demain. De tels investissements sont prévus à long terme.

J'admets qu'il est malheureux de ne pouvoir en disposer aujourd'hui, quand le moindre incident nous force à constater des faiblesses: la jonction Nord-Midi constitue bien un goulot d'étranglement, à capacité limitée, mais reste une réalisation exceptionnelle. Peu de villes peuvent se targuer de disposer d'une telle liaison.

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de minister, u mikt op de zeer zware investeringen die niet van vandaag op morgen gerealiseerd kunnen worden. Twee leden van uw meerderheid wezen echter in de vorige vraag op de mogelijkheid om de sporen van de NMBS en die van de MIVB beter te combineren voor het oplossen van de Brusselse mobiliteitsproblemen. Net als in een groot aantal Europese steden heeft men ook hier niet op de eerste plaats behoefte aan zeer dure en grootschalige investeringen maar wel aan organisatorische maatregelen. Als men een vervoerverbond voor Brussel op het getouw zet waarin de Gemeenschappen, de federale overheid en de vervoermaatschappijen verenigd zijn, dan kan men voor een veel betere samenwerking zorgen. Zo kunnen we een grote stap voorwaarts doen. U bent echter ook in het antwoord op de voorgaande vraag op de vlakke gebleven.

M. Daerden, ministre : Je vous ferai remarquer que dans ma réponse, je n'ai pas balayé ces arguments d'un revers de la main: j'ai laissé la porte ouverte, car il s'agissait d'un élément intéressant de la réflexion.

Le président : L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Vervoer over "de ingrepen op het treinaanbod vanuit Diegem, Nossegem, Haren-Zuid en Erps-Kwerps" (nr. 1635)

Question orale de M. Hans Bonte au ministre des Transports sur "des réductions de l'offre ferroviaire depuis Diegem, Nossegem, Haeren-Sud et Erps-Kwerps" (n° 1635)

De voorzitter : De heer Hans Bonte heeft het woord.

De heer Hans Bonte (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze morgen nogal wat ontluisterende reacties van pendelaars uit de betrokken stations gezien en gehoord. Wij zijn deze ochtend ter plaatse het probleem gaan aankaarten. In de lokale pers werd het de laatste dagen al uitvoerig beschreven.

Wellicht naar aanleiding van de vergadering van het directiecomité vorige maandag circuleert er bij de NMBS een voorstel om het treinaanbod te herzien voor de stations Diegem, Nossegem, Haren-Zuid, Erps-Kwerps, Veltem en Herent, alle gelegen op de lijn 36. Dat gebeurt nu reeds voor de derde keer. Volgens de lokale pers zou het aanbod in een aantal stations drastisch worden ingekrompen.

Mijnheer de minister, dit getuigt opnieuw van het kunst- en vliegwerk waarmee de NMBS probeert een grote blunder recht te trekken. Die blunder werd gemaakt toen ze de IC-IR-regeling doorvoerde zonder rekening te houden met haar eigen werken. De reacties waren deze morgen allesbehalve lovend voor eenieder die bij het verkeersbeleid betrokken is, laat staan voor de NMBS-top. De "klanten" van de NMBS beginnen trouwens bijzonder cynisch te reageren. Dat cynisme is een slechte ontwikkeling in onze samenleving en voor de politiek. Men beloofde heel wat met de nieuwe treinregeling en men zegt voortdurend dat de mensen moeten overschakelen op het openbaar vervoer. Een aantal betrokken stations kenden in de voorbije maanden een groeiend aantal gebruikers, niettegenstaande de

aanhoudende vertragingen die zij moeten trotseren. Dit kwam onder meer door het feit dat een aantal andere stations, bijvoorbeeld Haren-Zuid en Buda, gesloten werden of een kleiner aanbod kregen.

De pendelaars werden aldus naar die zes stations verwezen en precies op het ogenblik dat het systeem blijkt aan te slaan, wordt beslist om het aanbod te herzien en het aantal haltes in deze stations drastisch terug te schroeven.

In dat verband, mijnheer de minister, wens ik u twee precieze vragen te stellen.

Ten eerste, kent u de inhoud van het voorstel dat circuleert bij de NMBS? Weet u met andere woorden wat er in de *pipe line* zit en wat het directiecomité van de NMBS vorige maandag hieromtrent besliste?

Ten tweede, wat is uw houding ten opzichte van het voorliggend plan van de NMBS-directie? Bent u zinnens, in uw hoedanigheid van minister, een initiatief te nemen ten aanzien van de Raad van Bestuur die uiteindelijk alle genomen beslissingen moet bekrachtigen, om eventuele wijzigingen aan te brengen?

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, omwille van de werken die werden geprogrammeerd op de lijn 36 tussen Leuven en Brussel, is het noodzakelijk om op korte termijn de dienstregeling van de L-treinen die een belangrijk gedeelte van de capaciteit innemen, tijdens de spitsuren aan te passen. Dat is nodig om de regelmaat te verbeteren en het sneeuwbaaleffect bij vertragingen te vermijden.

L'option retenue consiste à ne plus desservir, du lundi au vendredi, 4 gares par 7 trains L. Compte tenu de la fréquentation des gares entre Bruxelles et Louvain et des possibilités de dessertes alternatives, les 4 gares concernées sont Erps-Kwerps, Nossegem, Diegem et Haren-Sud.

Pour ces 4 gares, les dessertes alternatives prévues sont les suivantes :

- Erps-Kwerps et Nossegem : desserte par autobus et correspondance avec le train L à Kortenberg;

- Diegem : arrêts supplémentaires de 2 trains P le matin vers Bruxelles et de 2 en fin d'après-midi vers Louvain. Diegem reste aussi desservi chaque heure par les trains IR Aéroport-Bruxelles-Quévry;

Daerden

- Haren-Sud : 7 arrêts supplémentaires assurés par les trains IR Aéroport-Bruxelles-Quévry.

Je voudrais rappeler que le ministre des Transports ne peut intervenir auprès du conseil d'administration de la SNCB que par le biais de son commissaire de gouvernement dans le cadre de son pouvoir de contrôle défini par la loi du 21 mars 1991.

Dans ce cadre, le commissaire du gouvernement veille au respect de la loi, du statut organique de l'entreprise et du contrat de gestion.

Ce dernier n'interdit pas aux organes de gestion de la SNCB de procéder à une adaptation de ses horaires du moment qu'elle respecte les normes de production minimales fixées dans ledit contrat. En d'autres termes, je ne vois pas sur quelle base le commissaire du gouvernement pourrait attaquer la décision que vous mentionnez et qui est, par définition, un acte de gestion.

De voorzitter : De heer Hans Bonte heeft het woord.

De heer **Hans Bonte** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn duidelijke antwoorden op mijn twee precieze vragen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.25 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 18.25 heures.*
