

**BELGISCHE KAMER
VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

49e ZITTINGSPERIODE

GEWONE ZITTING 1998-1999

**HANDELINGEN VAN DE
OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN**

17/03/1999

C 769 Infrastructuur, Verkeer
en Overheidsbedrijven

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

49e LÉGISLATURE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

**ANNALES DES
RÉUNIONS PUBLIQUES DE COMMISSION**

17/03/1999

C 769 Infrastructure, Communications
et Entreprises publiques

Sommaire

Mercredi 17 mars 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES - C 769

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la fermeture des bureaux de poste de la 'Korenmarkt' et du 'Koophandelsplein'" (n° 2056)

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

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

Question orale de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la distribution de 'toutes boîtes' et d'imprimés électoraux" (n° 2111)

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

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

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms au ministre des Transports sur "la demande du quartier 'Sint-Mariaburg' à Ekeren de faire s'arrêter le train IR Essen-Anvers-Bruxelles-Namur à la gare de Sint-Mariaburg" (n° 2061)

- M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "l'arrêt en perspective du train IR Bruxelles-Namur à Sint-Mariaburg" (n° 2100)

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

Interpellation de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la méconnaissance par la SNCB et le gouvernement de la résolution 1090 relative à l'amélioration de la complémentarité du train et de la bicyclette" (n° 2277)

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

Motions

Questions orales jointes de :

- M. Yves Leterme au ministre des Transports sur "la diminution de l'offre de trains touristiques durant la saison touristique" (n° 2088)

- M. Pierre Chevalier au ministre des Transports sur "l'offre saisonnière de trains touristiques" (n° 2103)

orateurs : MM. **Leterme, Chevalier, Daerden**, ministre des Transports

Inhoud

Woensdag 17 maart 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - C 769

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de sluiting van het postkantoor op de Korenmarkt en aan het Koophandelsplein" (nr. 2056)

1 (Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer) 1

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

Mondelinge vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de verspreiding van huis-aan-huisbladen en verkiezingsdrukwerken" (nr. 2111)

2 (Het antwoord werd verstrekt door de minister van Vervoer) 2

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

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Vervoer over "de vraag van de wijk Sint-Mariaburg te Ekeren om de IR-verbinding Essen-Antwerpen-Brussel-Namen ook te laten stoppen in het station Sint-Mariaburg" (nr. 2061)

3 - de heer Hugo Van Dienderen aan de minister van Vervoer over "de mogelijke stop van de IR-trein Brussel-Namen in Sint-Mariaburg" (nr. 2100) 3

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

Interpellatie van de heer Hugo Van Dienderen tot de minister van Vervoer over "het negeren door de NMBS en de regering van resolutie 1090 betreffende de verbetering van de complementariteit van het trein- en fietsgebruik" (nr. 2277)

6 *sprekers* : de heren **Van Dienderen, Daerden**, minister van Vervoer, **Van Aperen** 6

Moties

8 Moties 8

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Yves Leterme aan de minister van Vervoer over "de geplande afslanking van het treinaanbod voor toeristische treinen tijdens het toeristisch seizoen" (nr. 2088)

8 - de heer Pierre Chevalier aan de minister van Vervoer over "het seizoenaanbod van toeristische treinen" (nr. 2103) 8

sprekers : de heren **Leterme, Chevalier, Daerden**, minister van Vervoer

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 17 MARS 1999

PRÉSIDENCE de
M. Schellens

La séance est ouverte à 10.15 heures.

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER

EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 17 MAART 1999

VOORZITTER :
De heer Schellens

De vergadering wordt geopend om 10.15 uur.

Mondelinge vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de sluiting van het postkantoor op de Korenmarkt en aan het Koophandelsplein" (nr. 2056)

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

Question orale de M. Karel Van Hoorebeke au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la fermeture des bureaux de poste de la 'Korenmarkt' et du 'Koophandelsplein'" (n° 2056)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De **voorzitter** : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer **Karel Van Hoorebeke** (VU) : Mijnheer de voorzitter, onlangs bereikte ons het bericht dat de postkantoren gevestigd op de Korenmarkt en op het Koophandelsplein in Gent zouden worden gesloten. De twee postkantoren zouden worden gecentraliseerd en overgebracht naar een nieuw gebouw op de hoek van de Kortekruisstraat en de Oranjeberg. Het gebouw waarin het postkantoor op het Koophandelsplein huist, is eigendom van De Post. Het postkantoor van de Korenmarkt behoorde destijds ook toe aan De Post maar werd verkocht aan de heer Desimpel. Toen reeds werd duidelijk

gesteld dat het postsorteercentrum zou verhuizen naar de omgeving van Gent maar dat er in elk geval op de Korenmarkt een postkantoor zou blijven. Dit ligt ook voor de hand : dit postkantoor bedient het handelscentrum en het toeristische centrum. Veel toeristen wenden zich tot het postkantoor op de Korenmarkt om er verrichtingen te doen, om hun postkaartjes te versturen. Ze kunnen er ook rekenen op de nodige uitleg; het is een zeer toegankelijk postkantoor. Het postkantoor op het Koophandelsplein anderzijds ligt in het zakencentrum van de stad. De banken en het gerechtsgedebouw zijn in de buurt gevestigd.

Nu worden deze uitstekende locaties overgebracht naar een gebouw dat geen eigendom is van De Post en dus moet worden gehuurd. Vroeger behoorde het toe aan het Beroepskrediet, dat echter verhuisde omwille van de onbereikbaarheid. Door het mobiliteitsplan van de stad Gent, dat zeer veel goede kanten heeft, is de bereikbaarheid van de nieuwe locatie minder groot. Ook de directie van Gent stelt vragen bij de opportuniteit van deze locatie.

Mijnheer de minister, zijn de berichten die we hierover hebben gehoord correct? Is de sluiting van het postkantoor op de Korenmarkt en op het Koophandelsplein definitief? Werd in een nieuwe locatie voorzien en waar zou die zich dan bevinden? Werd deze beslissing getroffen in overleg met de plaatselijke directies? Werd de beslissing gesteund op een grondige studie

die peilde naar de commerciële aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid? Wanneer zou het nieuwe postkantoor worden geopend? Zal het toegankelijk zijn voor gehandicapten? Dat ligt niet erg voor de hand in het nieuwe gebouw; voor de postkantoren op de Korenmarkt en het Koophandelsplein had men zich die moeite getroost.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer : Het autonome overheidsbedrijf De Post bezorgde me de volgende antwoorden. De sluiting van de kantoren op de Korenmarkt en het Koophandelsplein wordt bevestigd.

De Post preciseert dat het gebouw op de Korenmarkt werd verkocht en dat het tweede gebouw in zeer slechte staat verkeert.

Deuxièmement, une location unique, située au coin de la Langkruisstraat et de la Oranjeberg, près de la Kalandeborg, remplace ces deux bureaux. Selon l'entreprise, cette nouvelle implantation se situe environ à mi-chemin entre les deux anciens bureaux et est jugée comme commercialement satisfaisante et suffisamment accessible.

Troisièmement, La Poste me fait savoir que la décision a été prise de concert avec le directeur régional et le responsable de secteur. Lors de l'étude préparatoire, il a été tenu compte des conséquences financières et des surfaces disponibles. Cette location, élément

Daerden

additionnel, offre de multiples possibilités. On peut y réaliser huit guichets, une salle spacieuse pour le public et deux locaux d'accueil. De surcroît, l'étage contient des salles de réunion polyvalentes. Je peux encore ajouter que le nouveau bureau sera ouvert dans le courant du deuxième semestre 1999. Le bâtiment est contigu à deux rues et est accessible aux moins-valides du côté de la Oranjeberg. Le bâtiment dispose en outre d'un parking au sous-sol avec accès à la salle publique par ascenseur. C'est le nirvana !

De voorzitter : De heer Karel Van Hoorebeke heeft het woord.

De heer Karel Van Hoorebeke (VU) : Mijnheer de minister, ik ben altijd verheugd een antwoord te krijgen, dat is al heel wat. Omdat deze materie niet onder uw bevoegdheid valt, zal ik niet verder aandringen.

Ik ken het gebouw en de locatie persoonlijk vrij goed. Wat hier wordt gezegd, is manifest onjuist. Mijnheer de minister, ik daag u uit om samen met mij de parking te bezoeken en de toegankelijkheid ervan na te gaan. Ik heb gedurende tien jaar op de Oranjeberg mijn kantoor gehad. Ik ken de omgeving zeer goed.

Mijnheer de minister, u hebt ook niet geantwoord op mijn vraag of daarover een studie werd gemaakt.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, belast met Buitenlandse Handel, over "de verspreiding van huis-aan-huisbladen en verkiezingsdrukwerken" (nr. 2111)

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

Question orale de M. Bart Laeremans au vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Télécommunications, chargé du Commerce extérieur, sur "la distribution de 'toutes boîtes' et d'imprimés électoraux" (n° 2111)

(La réponse sera donnée par le ministre des Transports)

De voorzitter : De heer Bart Laeremans heeft het woord.

De heer Bart Laeremans (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, De Post is een van de betere leveranciers van

drukwerken. De distributie gebeurt bijvoorbeeld via Distripost, een moderne manier om op een vrij goedkope wijze drukwerk te verspreiden, tenminste indien het drukwerk wordt afgegeven bij het betrokken uitreikingskantoor. Er bestaat veel verwarring over wat in de brievenbus mag worden gestoken en wat niet. Of liever, over wat kan worden tegengehouden door klevers op de buitenzijde van de bus. Die klevers komen in sommige gemeenten veelvuldig voor, soms zelfs op 15% van de bussen.

De Post verstuurdte een omzendbrief waarin vermeld staat dat enkel openbare overheidsinstellingen en instellingen van openbaar nut hun informatiebladen overal kunnen verspreiden, ook al werd een klever aangebracht. Deze boodschap heeft een aantal ongewilde gevolgen. In sommige gemeenten wordt enkel overheidsinformatie in de bussen gestoken en geen politieke drukwerken van oppositiepartijen.

Dat in sommige gemeenten 15% van de bevolking verstoken blijft van deze informatie, is verre van democratisch te noemen. Veel mensen wilden enkel reclamebladen uit hun bus weren en geen informatiebladen.

Er rijst dus een probleem voor de komende verkiezingen. U weet dat politieke reclame enkel nog via huis-aan-huisbladen kan worden gevoerd en niet meer via commerciële affiches. Dit vertegenwoordigt een belangrijk nieuw element. Collega Jean Geeraerts heeft vroeger reeds aan de bevoegde minister hieromtrent een schriftelijke vraag gesteld, minister Di Rupo heeft toen geantwoord dat politieke folders wel degelijk als informatie worden beschouwd, zeker in het kader van verkiezingsdrukwerken. Maar op dit moment worden we geconfronteerd met De Post die weigert om politieke folders en verkiezingsdrukwerken in alle bussen te steken. Enerzijds is er de omzendbrief van de minister die zegt dat enkel overheidspublicaties en publicaties van openbaar nut en overlijdensberichten overal mogen worden besteld en anderzijds is er het schriftelijk antwoord van de minister dat zegt dat politieke folders als informatie worden bestempeld. De situatie is dus niet duidelijk.

Ik wilde hieromtrent verschillende vragen stellen, onder andere ook in verband met de verkiezingstarieven. Maar ik meen dat daarop reeds werd geantwoord.

Er werd een nota rondgestuurd naar de parlementsliden in verband met de verkiezingspropaganda via De Post. Daarin staan de tarieven die zouden

worden gehanteerd, namelijk 8 frank voor een gewone brief indien het verkiezingsdrukwerk betreft en twee frank voor een huis-aan-huiszending, met andere woorden een ongeadresseerde zending. Distripost blijft werken, ook tijdens de verkiezingsperiode, tegen een goedkoper tarief. De vraag rijst of Distripost ook kan worden gebruikt voor verkiezingsdrukwerk tegen de prijs van 1,75 in plaats van 2 frank. Graag had ik hieromtrent duidelijkheid gekregen. Mocht u die vandaag niet kunnen verschaffen, dan graag op een latere datum.

Ten tweede wilde ik graag duidelijkheid in verband met de klevers. Wordt verkiezingsdrukwerk al dan niet in alle bussen gestoken tijdens de verkiezingsperiode? Wat gebeurt er met politieke folders buiten deze periode? Gaat men hierop een uitzondering maken?

Ten derde bestaat er een geval dat het midden houdt tussen beide situaties. In sommige gemeenten werden stickers verspreid waarop staat te lezen: "Reclamedrukwerk, neen. Informatiebladen, ja."

Wij stellen vast dat ook daar, bij die klevers, De Post politieke informatiebladen niet verspreidt, ondanks de genuanceerde uitdrukking op die klever. Ook daarover kreeg ik graag duidelijkheid. Past men hier een andere maatregel toe dan bij andere klevers? Zou het niet beter zijn om een ander beleid toe te passen bij dergelijke klevers? Zou men dat niet beter veralgemenen tot heel het land, of toch tot Vlaanderen? Op die manier zouden politieke drukwerken of informatiebladen hoe dan ook in alle bussen belanden, dit vanuit democratische overwegingen.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, collega's, inzake de tarieven van verkiezingsdrukwerk wil ik in de eerste plaats verduidelijken dat De Post op 10 maart 1999 documentatie terzake heeft bezorgd aan alle politieke partijen. De heer Di Rupo heeft zelfs onlangs deze reglementering bezorgd aan de voorzitters van Kamer en Senaat. Overigens wordt er in voorzien dat De Post een ambtenaar afvaardigt om een uiteenzetting te geven over deze kwestie aan de commissie voor de Verkiezingsuitgaven. Ik herinner u kort aan enkele essentiële punten.

Un imprimé électoral adressé et normalisé s'affranchit à 50% du tarif des imprimés normaux, soit 8 francs.

Daerden

Pour les imprimés adressés non normalisés, le tarif augmente en fonction de tranches de poids. Un envoi non adressé doit répondre à certaines conditions de dimensions. Ces conditions remplies, l'affranchissement dépend du poids selon deux notions : 2 francs jusqu'à 20 grammes, 2,50 francs entre 20 et 50 grammes, etc. Si vous désirez plus de renseignements, nous vous les donnerons.

Les imprimés électoraux sont considérés comme informatifs. La Poste a donné instruction à ses services afin que la distribution de ces imprimés s'étende à toutes les boîtes aux lettres, y compris celles portant l'autocollant "Pas de publicité, s.v.p.". Je précise que cette distribution vise tous les envois portant la mention "imprimé électoral". Aucune différence de traitement n'est donc faite selon que l'envoi émane d'un parti de la majorité ou de l'opposition. Il n'y a qu'une restriction et elle vous est bien connue : La Poste ne peut, en effet, légalement distribuer des envois portant extérieurement des inscriptions contraires à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Je vous rappelle qu'à l'initiative de mon collègue M. Di Rupo, un protocole de collaboration a été signé entre La Poste et le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme. Son objectif est d'assister l'entreprise dans l'appréciation du caractère potentiellement raciste d'une inscription douteuse.

De **voorzitter** : De heer Bart Laeremans heeft het woord.

De heer **Bart Laeremans** (VL.BLOK) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had op voorhand aangekondigd dat u, vermits het niet onder uw bevoegdheid valt, allicht niet zou kunnen antwoorden op mijn vraag of het systeem van Stripost ook van toepassing is op verkiezingsdrukwerken.

Voor verkiezingsdrukwerken wordt thans 2 frank aangerekend, maar Stripost werkt goedkoper, tegen 1,75 frank. Voor 2 miljoen drukwerken is dat een aanzienlijk verschil. Bij Stripost moet men natuurlijk de stukken per uitreikingskantoor gaan afgeven.

Ik had graag vernomen of men via Stripost ook verkiezingsdrukwerken kan verspreiden en, zo ja, of alle brievenbussen worden bediend.

Blijkbaar wordt de notie "informatief" nu uitgebreid tot informatiebladen die niet van de gemeente of van openbare instellingen afhangen. Zal men het gezond verstand hebben om die uitbreiding tot politieke drukwerken

ook na de verkiezingen aan te houden ? Er zijn heel wat politieke publicaties, niet noodzakelijk partijpolitieke publicaties, die wel huis-aan-huis worden verspreid, bijvoorbeeld door drukkinggroepen, en die op dit ogenblik uit 10 tot 15% van de brievenbussen worden gehouden. Zal men de logica, die nu wordt gehanteerd, ook doortrekken naar die drukwerken na de verkiezingen en zelfs vóór de verkiezingen ?

Over de problematiek van pater Leman en de racismemisdrijven had ik u niets gevraagd en daarop ga ik ook niet verder in. Ik kan alleen zeggen dat wij dit absoluut verwerpen. Het is hoogst ondemocratisch en een vorm van censuur zoals wij de laatste decennia nooit meer hebben meegemaakt, ook al omdat gewoon op willekeurige basis kan worden geoordeeld wat al dan niet racistisch is, zonder dat op voorhand duidelijk vaststaat wat onder racisme moet worden verstaan. Bovendien wordt deze taak niet aan een rechter toevertrouwd, maar aan een zeer subjectieve, tendentieuze meneer, die als enige bedoeling heeft een welbepaalde partij te viseren. Ik ga op dit onderwerp niet verder in. Ik kan alleen bevestigen dat wij dit blijven verwerpen en er ons met alle middelen zullen tegen verzetten.

De **voorzitter** : Mijnheer Laeremans, mag ik erop wijzen dat het onderwerp "verkiezingsdrukwerk" vandaag op de Conferentie van de voorzitters wordt besproken ? Elke fractie heeft in dat verband een nota van De Post ontvangen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten. L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Jos Ansoms** aan de minister van Vervoer over "de vraag van de wijk Sint-Mariaburg te Ekeren om de IR-verbinding

Essen-Antwerpen-Brussel-Namen ook te laten stoppen in het station Sint-Mariaburg" (nr. 2061)

- de heer **Hugo Van Dienderen** aan de minister van Vervoer over "de mogelijke stop van de IR-trein Brussel-Namen in Sint-Mariaburg" (nr. 2100)

Questions orales jointes de :

- **M. Jos Ansoms** au ministre des Transports sur "la demande du quartier 'Sint-Mariaburg' à Ekeren de faire s'arrêter le train IR Essen-Anvers-Bruxelles-Namur à la gare de Sint-Mariaburg" (n° 2061)

- **M. Hugo Van Dienderen** au ministre des Transports sur "l'arrêt en perspective du train IR Bruxelles-Namur à Sint-Mariaburg" (n° 2100)

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

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bij de nieuwe dienstregeling van half januari, is tot grote tevredenheid van de treingebruikers ten noorden van Antwerpen een IR-verbinding tot stand gekomen tussen Essen en Brussel en verder naar Namen. Deze verbinding, die oorspronkelijk tot in Roosendaal reed, kreeg omwille van stiptheidsproblemen vanaf januari haar terminus in Essen.

Wij vernemen nu dat de NMBS bereid zou zijn om vanaf 30 mei deze trein ook te laten stoppen in het station Ekeren, maar niet in Sint-Mariaburg, een wijk met ongeveer 4 000 inwoners, deels op het grondgebied van Antwerpen en deels op het grondgebied van Brasschaat. In deze omgeving wonen 3 000 potentiële klanten op wandelafstand van het station. Ook de wijk De Sterre, die op het grondgebied van Kapellen ligt, is eerder op Sint-Mariaburg als opstapplaats afgestemd dan op het station van Kapellen.

Mijnheer de minister, een aantal argumenten pleiten ervoor om in een bijkomende stop in Sint-Mariaburg te voorzien. Deze argumenten, waarbij ik mij graag aansluit, zijn de volgende :

ten eerste, de stad Antwerpen is in deze vragende partij;

ten tweede, de halte vergt geen bijkomend materieel of personeel en brengt geen bijkomende lasten met zich mee;

ten derde, de regelmaat van het traject Antwerpen-Brussel wordt er niet supplementair door belast, wat trouwens werd bevestigd door de regiomanager van de NMBS, de heer Van Ingelghem, die deze vraag steunt;

ten vierde, het is commercieel een interessante zaak, omdat de inwoners van Sint-Mariaburg met deze bijkomende stop, naast de bestaande stop van de L-trein, op 12 minuten in het hartje van Antwerpen zijn en een rechtstreekse verbinding naar Brussel hebben;

ten vijfde, voor weinig kleinere stations zijn er zo weinig problemen met voeren natransport voor het reizigerspotentieel omdat drie vierde van de gebruikers dit transport zelfs te voet kan doen.

Tot nu toe heeft de NMBS-directie, op zijn zachtst uitgedrukt, zeer lauw gereageerd op de vraag van Sint-Mariaburg. Zij argumenteert tegenover de wijk dat de IR-verbinding Essen-Antwerpen-Brussel-Namen niet de betekenis mag krijgen van een stoptrein tussen Essen en Antwerpen.

Vindt u dat geen flauw argument? Zo doet bijvoorbeeld ook de IR-trein Antwerpen-Brussel-Nijvel tussen Antwerpen en Mechelen dienst als stoptrein. Hetzelfde geldt voor de IC-trein die Limburg met Brussel verbindt. Deze trein doet dienst als stoptrein tussen Leuven en Landen. Waarschijnlijk zijn hiervan nog meer voorbeelden te vinden. Waarom kan dit voor deze treinen wel en voor de IR-trein Essen-Antwerpen-Brussel-Namen niet voor het traject tussen Essen en Antwerpen?

Mijnheer de minister, klopt het dat de NMBS positief staat tegenover een bijkomende stop van de betrokken trein in Ekeren maar negatief tegenover een extra stop in Sint-Mariaburg? Heeft de NMBS met betrekking tot haar houding overleg gepleegd met de betrokken lokale besturen, met name de stad Antwerpen en de gemeenten Brasschaat en Kapellen? Als dat niet het geval is, is er dan overleg gepland? Is er reeds een definitieve beslissing genomen over het afwijzen van een bijkomende stop te Sint-Mariaburg? Hoe luidt die beslissing? Als er nog geen definitieve beslissing is genomen, wanneer mag die dan worden verwacht?

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, het doet mij veel plezier dat de heer Ansoms het heeft opgenomen voor het station van Sint-Mariaburg. In dit station neem ik al jarenlang bijna elke dag de trein en ik ken de situatie er dus tamelijk goed. Mijnheer de minister, spoor 12 van Essen naar Antwerpen en de L-trein zijn heel goed geïntegreerd in het sociale weefsel van veel woonkernen ten noorden van Antwerpen. Heel veel mensen maken er gebruik van.

Jammer genoeg heeft het nieuwe IC-IR-plan van mei vorig jaar daarin verandering gebracht. Het geduld van de mensen werd zeer zwaar op de proef gesteld. Er is immers een probleem van vertragingen op heel het net ontstaan, ook in uw regio, mijnheer de minister. Ook de mensen die van de betrokken lijn gebruikmaken, zijn hiervan zeer sterk het slachtoffer geworden. Ik geef u even een cijfer van de NMBS zelf. In de

periode van 19 oktober 1998 tot 4 december 1998 heeft trein E2778 op 33 keer slechts één keer op tijd gereden.

Het tweede probleem met deze dienstregeling is dat de L-trein wegens de werken voor de HST in Antwerpen-Centraal niet meer tot in het centrum van Antwerpen rijdt. Bijgevolg moeten de mensen die niet in Mechelen of Brussel, Leuven of elders moeten zijn in sommige gevallen de IR-trein nemen, wat een vooruitgang is. De mensen die echter in het centrum van Antwerpen moeten zijn en die in de lokale stations opstappen, moeten nu in het overvolle en veel te kleine station van Berchem overstappen. De treinen naar Antwerpen-Centraal hebben bovendien dikwijls vertraging. Volgens cijfers van de NMBS heeft dit tot gevolg dat het aantal opstappers op deze traditioneel goed beklante lijn met groot potentieel met 15% is gedaald.

Dit gaat lijnrecht in tegen de vraag van de Vlaamse regering, die een belangrijke verantwoordelijkheid draagt inzake mobiliteit. Zij heeft in een streekcharter voor de Antwerpse regio uitdrukkelijk gezegd dat er een stimuleringsbeleid nodig is ten gunste van het openbaar vervoer. Mensen die de trein nemen naar het centrum van de stad vervuilen immers niet en veroorzaken geen ongevallen. Hierdoor wordt bovendien de Antwerpse ring ontlast waardoor het economisch verkeer meer mogelijkheden krijgt. Mijnheer de minister, tijdens een van de vorige vergaderingen waar wij het hadden over het voorstedelijk vervoer in Brussel, hebt u gezegd dat voorstedelijk vervoer in de Antwerpse regio belangrijk is om de verkeersellende in te perken. Niet alleen de Vlaamse regering maar ook de gemeente Brasschaat pleit daarvoor. Zoals de heer Ansoms al zei, spreidt de wijk Sint-Mariaburg met zijn 4000 inwoners zich enerzijds, uit over de stad Antwerpen en anderzijds, over de gemeente Brasschaat. Eind vorig jaar heeft de gemeente Brasschaat beslist om opnieuw met een buurtbusproject van start te gaan. Het zou langs het station Sint-Mariaburg passeren. Dat is een heel goede zaak.

Het is een heel goede zaak ook het station in Sint-Mariaburg daarbij aan te doen. Ik rijd er elke dag met de fiets heen maar sommige mensen zijn misschien minder goed te been. Voor hen zou de buurtbus een heel goede zaak zijn. Dan moeten er uiteraard voldoende treinen stoppen in dat station en moeten die treinen bij voorkeur naar het centrum van de stad rijden. De L-trein doet dat niet, maar de IR-trein stopt wel in Antwerpen Centraal.

Zoals collega Ansoms heeft gezegd, is besloten dat de IR-trein ook in Ekeren zal stoppen. Sint-Mariaburg verdient dat mijns inziens ook. Niet alleen de wijkwerking maar ook de districtsraad van Ekeren heeft zich in die zin uitgesproken. De Agalev-afdeling van de regio Antwerpen heeft onlangs een studie laten maken door *Langzaam Verkeer* over de mogelijkheden van *bike and ride* en *park and ride* in de hele regio teneinde het samenspel van de verscheidene modi te verbeteren. Uit die studie blijkt dat Sint-Mariaburg daarvoor heel wat potentie heeft. Er zijn niet alleen de 4000 inwoners waarover collega Ansoms het heeft, maar deze voorzieningen zouden ook ten goede komen aan verderafgelegen woonkernen, bijvoorbeeld in de gemeente Stabroek. De omgeving leent zich daartoe. Bovendien is Sint-Mariaburg het eerste of het laatste station binnen de Antwerpse agglomeratie waar men kan gebruikmaken van een agglomeratiekaart. Ook een aantal mensen uit Kapellen zou daar op de IR-trein kunnen stappen. Zij gaan nu evenwel met de fiets of met de auto naar Sint-Mariaburg omdat zij dan aan gunstiger tariefvoorwaarden van de trein kunnen gebruikmaken. Ook het Lijnabonnement voor de Antwerpse agglomeratie maakt het gebruik van het station Sint-Mariaburg mogelijk. Nu is er enkel de L-trein, die slechts tot Berchem gaat. Als de IR-trein daar ook zou stoppen heeft men het grote voordeel echt in het centrum van de stad terecht te kunnen. Collega Ansoms heeft zeer goed uitgelegd dat daaraan absoluut geen nadelen zijn verbonden: het is niet duurder en het tijdschema kan worden gerespecteerd.

De heer Ludo Van Ingelghem is als regiomanager voorstander daarvan. Via de wijkwerking kreeg ik evenwel een brief van de tweede man van de NMBS, Antoine Martens, goed bekend in deze commissie, waaruit blijkt dat hij zich daartegen verzet. In de hele brief vind ik slechts één argument, met name dat een stopplaats in Sint-Mariaburg niet zou passen bij het IR-karakter van deze trein. Mijnheer de minister, er zijn heel wat IR-treinen die over een gedeelte van de lijn in alle lokale stations stoppen. Dat is bijvoorbeeld het geval met de verbinding Antwerpen-Brussel. Tot Mechelen wordt in elk station gestopt, nadien enkel nog in Vilvoorde en in de Brusselse stations. De IRN waarover het hier gaat, stopt 's ochtends vroeg ook in alle lokale stations ten noorden van Antwerpen. Is het theoretische karakter van een IR-trein belangrijker dan het leveren van een serieuze bijdrage aan de uitbouw van het voorstedelijke vervoer? Op globale

Hugo Van Dienderen

schaal is dat misschien nog niet mogelijk maar hier kan een belangrijke stap worden gedaan. Daarenboven is hiervoor een maatschappelijk draagvlak. Vaak stelt men immers de vraag of de mensen wel het openbaar vervoer zullen nemen. Welnu, hier is dat duidelijk het geval. De lokale gemeenschap vraagt er naar.

Mijnheer de minister, aansluitend bij het pleidooi van collega Ansoms, meen ik dat u de NMBS te kennen moet geven dat die afwijzing op niets berust en dat ze deze zaak absoluut opnieuw moet bekijken.

De voorzitter : Mijnheer Van Dienderen, was dit een interpellatie ?

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Het was een vraag om uitleg over een onderwerp dat me zeer na aan het hart ligt.

De voorzitter : Ik had begrepen dat het een vraag was. Mocht u in dienst zijn bij de NMBS zou ik zeggen dat u een vertraging hebt van zeven minuten. Uw uiteenzetting heeft immers zeven minuten te lang geduurd.

Collega's, nogmaals, ik betreur deze gang van zaken. Vorige woensdag zijn wij in die buurt geweest met de minister en alle verantwoordelijken van de NMBS. Daar konden vragen worden gesteld. Ik heb de voorzitter van de Kamer gezegd dat ik het niet meer zou toelaten dat nog interpellaties of vragen worden geagendeerd als wij een bezoek ter plaatse hebben afgelegd. Dit was de laatste keer.

De minister heeft het woord.

De heer Daerden, minister van Vervoer : Mijnheer de voorzitter, collega's, het vertrek- en aankomstuur van de IR-verbindingen hangt af van het tijdstip waarop de Beneluxtrein het station van Essen passeert en volgens de bezettingsgraad van de perrons te Antwerpen-Centraal.

Rekening houdend met deze imperatieven is het in de huidige situatie slechts mogelijk één enkele bijkomende halte te voorzien voor de IR-treinen. De NMBS overweegt een bijkomende halte in Ekeren omdat daar per dag gemiddeld 340 reizigers opstappen terwijl er slechts 200 opstappen in Sint-Mariaburg.

Des contacts ont été pris en ce sens par les instances régionales de la NMBS avec certaines autorités locales, notamment celles d'Ekeren.

Il me paraît que l'ajout d'un arrêt à Ekeren constitue une amélioration, tant pour les habitants d'Ekeren que pour ceux du quartier Sint-Mariaburg, situé à quelques kilomètres d'Ekeren.

J'ai compris les arguments que vous développez, les uns et les autres.

Si je ne vois aucun inconvénient à demander qu'on remette le problème sur le métier, je tiens seulement à vous faire remarquer qu'il me semble difficile de prévoir un arrêt partout. Je ne suis pas opposé au choix d'Ekeren ou de Sint-Mariaburg mais on m'apprend qu'on ne peut pas prévoir deux arrêts, en tout cas dans l'état actuel des choses.

Ne nous y trompons pas, le critère du choix est le nombre de personnes qui prennent le train, ce que je peux comprendre. Mes services m'informent qu'en l'occurrence il s'agit de 340 contre 200 en moyenne annuelle. Je n'oserais jamais affirmer que c'est le meilleur choix, mais c'est le critère. En plus, on ne peut pas prévoir deux arrêts.

Si vous le souhaitez, je demanderai une nouvelle étude, peut-être basée sur d'autres critères puisque vous semblez dire qu'il existe une complémentarité excellente sur Sint-Mariaburg, qui serait meilleure qu'à Ekeren.

De voorzitter : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer Jos Ansoms (CVP) : Mijnheer de voorzitter, het verheugt me dat de minister zelf voorstelt dat de NMBS deze problematiek opnieuw zou bestuderen. Ik steun zijn voorstel volmondig. Het advies van de regiomanager dat een bijkomende stopplaats in Sint-Mariaburg geen onoverkomelijke problemen zal veroorzaken, verdient alle aandacht. De streekmanager is de best geplaatste persoon om de plaatselijke situatie correct te kunnen inschatten.

Mijnheer de minister, het argument van de NMBS-top inzake de "Amsterdammer" slaat nergens op. De voorbije jaren lag de dienstverlening van deze internationale trein beneden alle peil. Vertragingen en andere mankementen zijn schering en inslag. Dat een interessante stopplaats opgeofferd wordt aan een laagscorende internationale treinverbinding kan niet worden verdedigd op commercieel vlak noch inzake klantvriendelijkheid.

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

De heer Hugo Van Dienderen (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, vooraleer te repliceren wens ik uw aandacht erop te vestigen dat het parlement zijn controletaak op de regering uitoefent in de plenaire vergadering en in de commissies.

Mijnheer de minister, ik treed het standpunt van de heer Ansoms bij.

Ook ik begrijp niet waarom de NMBS-top verwijst naar de "Amsterdammer". In zijn brief aan de wijkwerking rept de heer Martens hierover met geen woord. De heer Martens verwijst alleen naar het IR-karakter van de treinverbinding dat niet toelaat te veel stopplaatsen in te richten.

Wat het aantal reizigers betreft wens ik te beklemtonen dat de cijfers niet betrouwbaar zijn en lager uitvallen dan de realiteit. De telling in oktober gebeurt door de treinbegeleiders die heel wat ander werk moeten doen. Het is wellicht wel correct dat er relatief meer reizigers opstappen in Ekeren dan in Sint-Mariaburg.

Als we het advies van de regiomanager volgen, moeten we niet kiezen tussen Ekeren en Sint-Mariaburg. Sint-Mariaburg beschikt wel over meer troeven inzake *park and ride*. Men hoeft echter geen keuze te maken omdat een stopplaats in Sint-Mariaburg de treinreis naar Antwerpen-Centraal niet noemenswaardig langer maakt. Alle aansluitingen blijven er mogelijk.

Mijnheer de minister, het verheugt me dat u de NMBS zult vragen de problematiek opnieuw te bestuderen. Ik dring erop aan de problematiek te verbreden en geen keuze te maken tussen Ekeren of Sint-Mariaburg maar de beide stopplaatsen te handhaven. Ekeren maakt ook deel uit van de Antwerpse regio. De reizigers die in Ekeren de trein nemen, zullen de Antwerpse ring ontlasten. Ik herinner u eraan dat 15% reizigers op deze lijn hebben afgehaakt. De toenemende verstikking van de Antwerpse regio en de Antwerpse ring wordt mede veroorzaakt door de dalende dienstverlening van de NMBS. U kunt daarin verandering brengen. Wij rekenen op u.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Interpellatie van de heer Hugo Van Dienderen tot de minister van Vervoer over "het negeren door de NMBS en de regering van resolutie 1090 betreffende de verbetering van de complementariteit van het trein-fietsgebruik" (nr. 2277)

Interpellation de M. Hugo Van Dienderen au ministre des Transports sur "la méconnaissance par la SNCB et le gouvernement de la résolution 1090 relative à l'amélioration de la complémentarité du train et de la bicyclette" (n° 2277)

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, dit is waarschijnlijk een van de laatste interpellaties die ik in de Kamer zal houden en het verheugt mij dan ook dat ze handelt over een onderwerp dat mij zeer na aan het hart ligt, namelijk de fiets en de complementariteit ervan met het openbaar vervoer.

Ik begin mijn uiteenzetting met een citaat van de filosoof Ivan Illich die de fiets in een breder perspectief plaatst: "De fiets is ongevaarlijk, goedkoop, creëert geen voorrechten en buit niemand uit, hij is optimaal mobiel. De kosten van de benodigde infrastructuur zijn klein; de fiets neemt weinig ruimte in". Ivan Illich heet, dat in 1973 geschreven ten tijde van de oliecrisis, het jaar waarin ook de Groene Fietsers begonnen zijn met hun acties voor meer kwaliteit in het leven. Agalev is daaruit ontstaan.

Mag ik vervolgens herinneren aan de resolutie nummer 1090 die in de Kamer werd goedgekeurd en waarin wordt aangedrongen op de verbetering van de complementariteit van het trein- en fietsgebruik? Wanneer ik die tekst ter hand neem, dan moet ik jammer genoeg vaststellen dat, op enkele punten na, de NMBS en de regering daar niets van hebben gerealiseerd.

De eerlijkheid vraagt mij de minister te bedanken voor wat wel werd verwezenlijkt. Zo zijn met het koninklijk besluit dat hij heeft uitgevaardigd, de fietsers sinds kort opgenomen in het raadgevend comité voor de gebruikers van de NMBS. Bovendien wordt in het beheerscontract melding gemaakt van de gewenste complementariteit. Helaas wordt dit, zoals voor andere clausules van het beheerscontract, niet gekwantificeerd. Men kan dat dus moeilijk evalueren. De NMBS kan nog steeds opwerpen dat zij toch werk maakt van een verbetering van de complementari-

teit. Dat doet ze inderdaad al jaren, maar serieuze nieuwe initiatieven dienaangaande neemt ze niet.

Een andere lacune bestaat erin dat er niet in sancties wordt voorzien wanneer de NMBS de trein niet beter afstemt op het fietsgebruik.

Er is meer. De Kamer had in de resolutie de minister en de NMBS ook gevraagd om tegen 30 april 1998 - dat is bijna een jaar geleden - een concreet uitvoeringsprogramma op te stellen. Ik citeer uit de goedgekeurde tekst wat dat programma moest bevatten: "faciliteiten voor fietsers aan en in de stations; faciliteiten voor het vervoer van de fiets per trein; de verbetering van de toeristische mogelijkheden van de combinatie trein-fiets; de tarieven voor het gebruik van deze faciliteiten en de promotie van de complementariteit van fiets en trein". In een ander punt wordt de NMBS niet alleen een uitvoeringsprogramma gevraagd, maar ook een kostprijsberekening, die aan de regering moet worden voorgesteld. Om de tekortkomingen in het beheerscontract te corrigeren, had de Kamer eveneens verzocht om het plan als bijlage bij het beheerscontract in het *Belgisch Staatsblad* te publiceren. Welnu, mijnheer de minister, ik heb daar geen spoor van gezien.

Ik heb u bedankt omdat de fietsers werden opgenomen, maar intussen zijn er nieuwe kandidaten voor het raadgevend comité, namelijk de voetgangers. De voetgangersbeweging in Noord en Zuid is zich al een hele tijd aan het organiseren en heeft nu officieel de vraag gesteld om ook als voetgangersbeweging - naast de fietsers - opgenomen te worden in dat raadgevend comité van treingebruikers.

Ik wil aan mijn interpellatie een punctuele vraag toevoegen namelijk, wilt u voor de voetgangers eenzelfde inspanning doen als voor de fietsers?

Mijnheer de voorzitter, er zijn nogal wat mensen die met de fiets naar het station komen, volgens de NMBS 22% van de treinreizigers. Dat is meer dan de 17% die met de auto komen.

Heel wat mensen die dicht bij het station wonen, komen te voet en daarmee moeten we toch ook rekening houden.

Wat deze resolutie 1090 betreft, stel ik de vraag waar dat plan is, waar de becijfering is en vooral waar de bijlage tot het beheerscontract is. Dit zijn heel concrete vragen die niet van de groenen komen maar wel van de voltallige, unanieme Kamer.

Dit is nu meer dan een jaar geleden en de eerste stap, het plan, had er op 30 april - wel te verstaan van vorig jaar - moeten zijn.

Daarnaast wil ik het - net als in het verleden collega Van Aperen - hebben over het terugschroeven van het meenemen van de fiets op internationale treinen. U hebt geantwoord dat dit niet de schuld van de NMBS is, maar wel van de Franse en Duitse spoorwegen.

Welnu, op 3 februari heeft de *European Cyclists Federation* in Parijs een gesprek gehad met de *Union internationale des Chemins de Fer* over de verbetering van de mogelijkheden om de fiets mee te nemen op internationale treinen zoals Thalys en Eurostar. Er werd op die vergadering afgesproken om in april verder te werken.

In antwoord op de vraag van collega Van Aperen hebt u gezegd dat u een voorstander bent, maar dat het probleem bij de anderen ligt.

Nu over deze problematiek op Europees vlak wordt gesproken, zou het goed zijn dat u vanuit België een impuls zou geven, én van de kant van de regering én van de kant van de NMBS.

De fietsersbond heeft op dit vlak sterke kritiek geleverd op de NMBS en de regering. Ik citeer uit een persmededeling: "De fietsende vakantieganger wordt de dupe van het autoritair en kortzichtig handelen van de NMBS".

Het gaat hier over de teruggeschoefde dienstverlening. Als dit niet uw standpunt is, kunt u in april de daad bij het woord voegen.

Wat het plan betreft, heb ik ter voorbereiding van deze vraag wat rondgesurft op het Internet op zoek naar gegevens. Uit Nederland komt toch wel een zeer stichtend voorbeeld, want onze Nederlandse collega's hebben voor de vijf volgende jaren - de periode 2000 tot 2004 - een bedrag van ruim vijf miljard uitgetrokken alleen voor de stallingsinfrastructuur bij de Nederlandse stations.

Het station Amsterdam Centraal beschikt nu al over 4 000 fietsstallingen, wat in België nergens te vinden is. In de omgeving van Antwerpen Centraal zag ik vanmorgen nog overal onbewaakte en geïmproviseerde stallingen omdat de bewaakte stalling niet volstaat.

De Nederlanders investeren dus vijf miljard, terwijl ze al meer hebben dan wij.

In Nederland wordt de investering in fietsstallingen op gelijke hoogte behandeld met die van een tunnel onder het Noordzeekanaal, met ondergrondse lijnen en dergelijke.

Hugo Van Dienderen

Men neemt dit even ernstig.

Mijnheer de minister, ik zal mijn betoog beëindigen. Ik heb een aantal goede punten aangehaald uit de resolutie maar het leeuwendeel moet nog worden gerealiseerd. De vraag is of wij de complementariteit tussen trein en fiets enkel met woorden gaan belijden dan wel, naar Nederlands voorbeeld, tot daden zullen overgaan. Ik dank u bij voorbaat voor uw positieve antwoord.

Mijnheer de voorzitter, u kunt dit Nederlandse bericht misschien laten kopiëren voor de leden van deze commissie.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het eerste punt van de resolutie 1090 betreffende de complementariteit van trein en fiets is uitgevoerd aangezien twee fietsersorganisaties vertegenwoordigd zijn in het raadgevende comité van de gebruikers.

En ce qui concerne le nouveau contrat de gestion, je vous avais toujours promis que je ferais en sorte qu'il contienne des éléments conséquents: qualité des services et règles de conduite à l'égard des usagers, complémentarité du train avec les déplacements à vélo air: i que toute une série d'autres considérations.

Dans les faits, en 1998, la SNCB a mis en service à Malines et à Anvers-Central un parking à vélos protégé électroniquement. La même chose est prévue à Gand, Louvain et Anvers. Les nouveaux autorails diesel actuellement en commande comportent des emplacements spéciaux pour le transport de vélos. La SNCB édite une brochure "Train et vélo" où toutes les combinaisons sont expliquées. La combinaison "tonique" inclut, pour ceux qui n'ont pas envie de se promener avec un vélo, la possibilité de louer des vélos dans 35 gares. 700 nouveaux vélos ont donc été achetés.

Cela s'inscrit bien dans l'esprit de l'accord auquel nous étions parvenus afin de développer la complémentarité entre le train et le vélo.

Il se pose cependant un problème en ce qui concerne les bagages. Mais j'ai quelques informations positives à vous transmettre à ce sujet. En trafic intérieur, la notion de bagage enregistré a disparu depuis le 1er novembre 1998, car le coût de ce type de transport pour la SNCB est trop élevé par rapport au prix qui peut être demandé aux clients.

A certaines conditions, le voyageur peut emporter gratuitement avec lui, à titre de bagages accompagnés, des objets pouvant être portés sans difficulté comme les bagages à main, ou encore les vélos pliables - il n'y en a pas beaucoup. Pour les autres vélos, le coût est de 150 francs pour les non-pliables et de 300 francs pour les tandems. Ces prix sont sensiblement plus bas que les prix antérieurs pour les bagages enregistrés qui s'élevaient à 500 francs.

En service international, comme vous l'avez dit, depuis le 24 mai 1998, les vélos ne peuvent plus être acceptés dans les trains internationaux. Je vous promets de plaider en votre faveur lors de la prochaine réunion afin que cela soit à nouveau permis.

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

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de positieve belofte die hij op het einde van zijn betoog heeft geformuleerd, namelijk dat er op internationaal vlak iets zal worden ondernomen.

Al die verenigingen, die samenwerken in het kader van de *European Cyclists Federation*, tellen samen, in verscheidene Europese landen, 400 000 leden. Dat is niet te veronachtzamen. Ook vanuit zuiver commercieel standpunt is dit een belangrijke doelgroep voor het internationaal treinverkeer.

Mijnheer de minister, ik moet echter vaststellen dat de essentie van onze resolutie, namelijk een becijferd plan dat als bijlage aan het beheerscontract in het *Belgisch Staatsblad* wordt gepubliceerd, er nog steeds niet is. U hebt zich beperkt tot het vermelden van de principes die in het beheersakkoord zijn opgenomen en de Kamer steunt u daarin, maar de Kamer heeft gevraagd dat dit zou worden gepreciseerd, dat er een becijferd plan en een bijvoegsel komt, precies omdat wat nu in het beheerscontract staat vrij vaag is. Ik verwijs naar de punten 2.1 tot en met 2.4 die betrekking hebben op het plan tegen 30 april 1998 en de bijlage aan het beheerscontract.

Ik wens nog even punctueel in te gaan op een paar van uw zogenaamde andere positieve meldingen. Wanneer men in Mechelen is overgestapt naar het PLS-systeem, dan heeft dat in het begin voor serieuze problemen gezorgd inzake capaciteit. Er waren toen heel wat minder bewaakte fietsstallingen dan voordien, terwijl de Kamer precies vraagt dat een offensief beleid zou worden gevoerd en dat het beleid terzake veel sterker zou worden ontwikkeld.

U zegt dat men in 35 stations fietsen kan huren en ik heb u gezegd dat ze van heel goede kwaliteit zijn. Maar nog niet zo lang geleden - ik was reeds parlements lid - waren dat nog 60 stations. Niettegenstaande de uitdrukkelijke vraag van de Kamer gaat de dienstverlening ernstig achteruit.

Wat het meenemen van fietsen betreft, heb ik de mobiliteitsnota die u hebt laten opstellen door professor Thiry c.s., nauwkeurig gelezen en tot mijn vreugde daarin ook vastgesteld dat de professor pleit voor het gratis meenemen van de fiets waarvoor ik vroeger ook al heb gepleit.

Als men in de eigen regio een voorverplaatsing met de trein wil doen en dan een streek met de fiets wil verkennen en 150 frank heen en 150 frank terug, dus 300 frank moet betalen voor het meenemen van zijn fiets, en voor een tandem is dat 600 frank, dan kan die kostprijs voor sommigen een rem zijn. Zeker als je dat in gezinsverband wil doen.

Het is vooral tijdens de weekends, wanneer er toch meer onverbruikte capaciteit is op de treinen, dat van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. De trein zou dus een grotere rol in het toerisme kunnen spelen.

Mijnheer de minister, hoe reageert u op de aanbeveling van professor Thiry, die voorstelt dat je fietsen gratis kan meenemen op de binnenlandse treinen.

U hebt ook niet geantwoord op de vraag of u achter de voetgangers staat en ervoor zult zorgen dat zij niet worden gediscrimineerd. Er zijn toch heel wat mensen die te voet naar het station gaan. Ik zie niet in waarom u ook voor hen geen ruimte zou maken in dat raadgevend comité. Het kan het draagvlak voor de trein en voor de gewenste complementariteit met andere modi alleen maar versterken.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Je ne veux pas abuser du temps de parole. Effectivement, j'ai cru comprendre que vous étiez quand même satisfait de voir l'évolution de ce concept. Quand vous dites qu'il faut le renforcer, je le comprends. C'est pour cela que j'ai dit que nous allions encore poser des actes en vue du renforcement de la complémentarité du train avec le vélo. Je vous ai dit en son temps - d'aucuns croyaient que je riais, mais je ne riais pas du tout, la preuve en est dans ce document -, et j'ai eu l'occasion de m'en rendre compte lors de mes déplacements en Flandre dans les gares.

Daerden

combien ce concept était développé. Il suffit d'aller voir et d'être de bonne foi pour s'en rendre compte. Je suis très heureux d'avoir essayé de développer ce concept et je vous promets que je vais tout mettre en oeuvre, dans les limites de mes possibilités, pour le renforcer. Je dois vous avouer qu'avec les routes, j'ai plus de difficultés. Je ne dis pas que je ne vais pas y réfléchir, mais c'est quand même la première fois, au niveau de notre parlement, qu'un tel sujet est mis de manière aussi concrète sur la table, notamment en ce qui concerne la complémentarité avec les marcheurs. J'ai donc besoin de réfléchir pour voir comment je peux m'inscrire dans cette nouvelle logique qui est développée.

De **voorzitter** : De heer Julien Van Aperen heeft het woord.

De heer **Julien Van Aperen** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de bezorgdheid van de heer Van Dienderen omtrent die resolutie die destijds werd goedgekeurd in het parlement, maar waaraan de minister jammer genoeg niet de nodige aandacht gaf.

Ik neem aan dat het mobiliteitsdebat binnenkort zal worden voortgezet en het zou interessant zijn naar aanleiding daarvan de problematiek omtrent het treinverkeer te bespreken, waarbij elke politieke partij haar ideeën en suggesties terzake kan formuleren.

Net een week vóór de aanvang van het mobiliteitsdebat dient de heer Van Dienderen een interpellatieverzoek in en ik kan dat begrijpen. Maar wij kennen de heer Van Dienderen : als het hem past zal hij aanwezig zijn, maar past het niet dan is hij afwezig.

Het is jammer dat deze interpellatie vandaag werd behandeld aangezien zij een belangrijk aspect inhoudt dat een onderdeel is van de algemene mobiliteitsproblematiek en bijgevolg beter tijdens het algemeen debat aan bod kwam.

Wij zullen de zeer complexe mobiliteitsproblematiek slechts gedeeltelijk kunnen behandelen, vermits een groot gedeelte ervan valt onder de bevoegdheid van de gewesten.

De **voorzitter** : Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion, des motions ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Hugo Van Dienderen en luidt als volgt :

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Hugo Van Dienderen

en het antwoord van de minister van Vervoer, vraagt de regering onverwijld resolutie 1090 betreffende de verbetering van de complementariteit van het trein- en fietsgebruik uit te voeren."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Hugo Van Dienderen et est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Hugo Van Dienderen

et la réponse du ministre des Transports, invite le gouvernement à mettre en oeuvre sans tarder la résolution 1090 relative à l'amélioration de la complémentarité du train et de la bicyclette."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jos Ansoms, Marcel Bartholomeeussen en André Frédéric.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jos Ansoms, Marcel Bartholomeeussen et André Frédéric.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

Mijnheer Van Aperen, samen met de minister hebben wij afgesproken om het mobiliteitsdebat zo snel mogelijk voort te zetten, na in het bezit te zijn van de besluiten van de rondetafelconferentie. Deze bespreking zal in ieder geval deze maand nog aan de agenda verschijnen.

De heer Hugo Van Dienderen heeft het woord.

De heer **Hugo Van Dienderen** (ECOLO-AGALEV) : Mijnheer de voorzitter, zullen de besluiten van de rondetafelconferentie ons onder een of andere vorm worden bezorgd ?

De **voorzitter** : Mijnheer Van Dienderen, ik zei net dat het debat zal worden voortgezet nadat wij de besluiten hebben ontvangen.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Yves Leterme** aan de minister van Vervoer over "de geplande afslanking van het treinaanbod voor toeristische treinen tijdens het toeristisch seizoen" (nr. 2088)

- de heer **Pierre Chevalier** aan de minister van Vervoer over "het seizoenaanbod van toeristische treinen" (nr. 2103)

Questions orales jointes de :

- M. **Yves Leterme** au ministre des Transports sur "la diminution de l'offre de trains touristiques durant la saison touristique" (n° 2088)

- M. **Pierre Chevalier** au ministre des Transports sur "l'offre saisonnière de trains touristiques" (n° 2103)

De **voorzitter** : De heer Yves Leterme heeft het woord.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, met genoegen stel ik vast dat de heer Chevalier, net als ik een kustbewoner, hetzelfde probleem wil aankaarten.

Wij zijn gealarmeerd door geruchten en voorstellen die circuleren bij de NMBS als zou, precies wanneer de mobiliteit richting kust nog prangender wordt, het aanbod van toeristische treinen worden afgeslankt.

Naar verluidt zou de periode tijdens dewelke toeristische treinen naar de kust sporen, met drie weken worden ingekort, uiterekend nu alles erop wijst dat het fileprobleem van en naar de kust tijdens de zomer zeker niet zal verminderen.

Mijnheer de minister, u moet een goede uitvoering waarborgen van het beheerscontract dat met de NMBS werd gesloten en waarvan de artikelen 9 en 15 voor de NMBS een aantal verplichtingen opsommen in verband met het inleggen van toeristische treinen. Ik citeer een passage van artikel 9 : "...dat de toeristische treinen begrepen zijn in het binnenlands vervoer van reizigers en dus behoren tot de openbare dienst waarvoor de federale overheid een vergoeding betaalt." Artikel 15 bepaalt dat de NMBS in een vervoerplan moet beschrijven in welke mate het aanbod beantwoordt aan de mobiliteitsvraag en het zich aan het sociaal-economisch kader aanpast.

Ten eerste, is er dus de verontwaardiging over de afbouw van het aanbod. Ten tweede, is er de dringende vraag hoe de minister denkt het beheerscontract te laten toepassen. Ten derde, doen geruchten de ronde dat toeristische treinen naar de kust sneller worden geschrapt dan treinen naar de Ardennen, hoewel het mobiliteitsprobleem daar mijns inziens toch niet zo groot is.

Mijn vragen zijn dan ook de volgende. Is het juist dat het aanbod van toeristische treinen van en naar de kust tijdens de zomerperiode zal worden afgebouwd, ofschoon dit zou ingaan tegen de bepalingen van het beheerscontract ? Mijn tweede vraag heeft

betrekking op de dienstverlening van deze treinen voor de periode 1997-1998. Welke toeristische treinen werden ingelegd naar de kust en naar de Ardennen? Op basis van deze cijfers zal ik een vergelijking maken tussen het gebruik tijdens die periode en de geplande schrappingen. Zo kunnen we zien of er niet met twee maten wordt gewerkt. De NMBS roept immers een gebrek aan personeel in als rechtvaardiging om de treinen te schrappen. Als dit waar zou zijn, kunnen er volgens mij niet meer treinen naar de kust worden geschraapt dan treinen naar de Ardennen. Ten vierde, kan de minister akkoord gaan met het voornemen om het aanbod aan toeristische treinen af te bouwen? Hoe zal hij ervoor zorgen dat de NMBS de verplichtingen die voortvloeien uit de artikelen 9 en 15 van het beheerscontract correct naleeft? De minister is de behoeder van het beheerscontract. Hij moet erop toezien dat dit contract ook met betrekking tot de toeristische treinen wordt nageleefd.

De **voorzitter**: De heer Pierre Chevalier heeft het woord.

De heer **Pierre Chevalier** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de bemerkingen van de heer Leterme, die net als ik een kustarrondissement vertegenwoordigt. Ik wil echter op een aantal punten dieper ingaan.

Natuurlijk moet het beheerscontract, de verbintenis tussen de NMBS en de minister als vertegenwoordiger van de overheid, worden gerespecteerd. Toch wil ik aan de hand van concrete cijfergegevens aangeven wat de uitvoering van dat voornemen meebrengt. Het is de bedoeling om het toeristisch treinseizoen met drie weken in te korten, zodat het loopt van 12 juli tot en met 20 augustus. Dit betekent dat tijdens de wekdagen dagelijks 79 toeristentreinen worden geschraapt. Dit is onvoorstelbaar en zal enkel tot gevolg hebben dat het autoverkeer nog chaotischer zal verlopen. Dit betekent ook dat alle kuststations begin juli en eind augustus in de klappen zullen delen. Alle rechtstreekse verbindingen behalve de IC-verbindingen zullen verdwijnen.

Ik geef een concreet geval uit mijn arrondissement. In Blankenberge komen zelfs in regenperiodes meer dan 4 000 reizigers per dag toe. De NMBS neemt zich voor om één IC-trein per uur af te schaffen. De minister, die tevens socialist is, moet toch weten dat Blankenberge de kustplaats is voor personen met een bescheiden inkomen. Zij maken dus gebruik van de trein. Uit de cijfers van de afgelopen tien jaar

blijkt dat er de eerste tien dagen van juli en de laatste tien dagen van augustus enorm veel reizigers zijn. Zij zullen niet meer per trein kunnen komen en zullen de auto moeten nemen, zodat het fileprobleem zal vergroten. De cijfers voor de eerste tien dagen van juli zijn de volgende: 78 000 reizigers in 1994, 79 000 in 1995, 33 000 in 1996, 46 000 in 1997 en 41 000 in 1998. Voor de laatste tien dagen van augustus zijn dat: 53 000 in 1994, 59 000 in 1995, 42 000 in 1996, 73 000 in 1997 en 49 000 in 1998. De NMBS dreigt in één klap te verliezen wat ze in al die jaren heeft opgebouwd. Ik vraag mij net als de heer Leterme af wat de NMBS gaat doen als het begin juli of eind augustus mooi weer is. Hoe zal ze de vraag die dan zal ontstaan opvangen? Nu roept men immers het tekort aan personeel in als reden voor de afbouw. Bovendien hoor ik voorstellen van de heer Colla om een ozonbiljet in te voeren. Wat is de zin van dergelijke goedbedoelde initiatieven als er geen treinaanbod is?

Een aantal gemeenten heeft een motie goedgekeurd. Ik heb die van de stad Blankenberge bij. Alle partijen hebben een motie goedgekeurd die werd gestuurd naar de eerste minister en de federale en Vlaamse ministers bevoegd voor verkeer. Ik heb vernomen dat de minister nog niet heeft geantwoord op deze motie van 2 februari 1999. Ik vraag de minister dan ook deze zaak toe te lichten.

De **voorzitter**: De minister heeft het woord.

De heer **Daerden**, minister van Vervoer: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft mij de volgende gegevens bezorgd over het aanbod aan toeristische treinen van en naar de kust in 1998. In de week reden er 14 treinen per dag, tijdens de weekends 23 tot 26. Ook waren er zowel in de week als tijdens het weekend 4 treinen per dag naar Houyet. Deze toeristische treinen werden ingelegd tussen het laatste weekend van juni en het laatste van augustus.

Us veulent introduire les modifications suivantes:

- l'offre de week-end commencerait le 3 juillet pour se terminer le dernier week-end d'août, - l'offre de semaine commencerait le 12 juillet pour se terminer le 20 août.

En réalité, deux trains aller et retour peu fréquentés ont été retirés de l'offre. Par contre, trois trains IC-K Genk-Gent sont prolongés en semaine jusque Blankenberge, et ce dès le 24 juin jusque fin août.

Par ailleurs, la SNCB prévoit d'introduire, y compris en dehors de la période touristique, des trains extraordinaires de et vers la côte en cas de grand beau temps.

De heer **Yves Leterme** (CVP): Is dit het antwoord van de minister op onze vraag?

M. **Daerden**, ministre: Vous n'êtes pas content de la réponse?

De heer **Yves Leterme** (CVP): Nee, ik zal dat op het gepaste ogenblik duidelijk maken.

M. **Daerden**, ministre: Vous décidez de moduler l'Europe, comme ça!

De heer **Yves Leterme** (CVP): Ik onthoud dat een lijn die heel wat klanten trekt uit het aanbod wordt geschraapt. Ik neem nota van de opmerking van de minister dat het treinaanbod in de weekeinden wordt verzekerd. Tijdens de zomermaanden juli en augustus wordt echter niet alleen in de weekeinden naar de kust gespoord, maar ook in de week. Aanpassingen, zoals het doortrekken van de lijn Genk-Gent tot de kust, zullen niet volstaan om de meervraag en het probleem dat voortvloeit uit de afslanking van het aanbod op te vangen. Bovendien vraag ik mij af hoe een afslanking van het treinaanbod van en naar de kust te rijmen valt met de artikelen 9 en 15 van het beheerscontract. De minister is toch verantwoordelijk voor de uitvoering van dit contract.

De **voorzitter**: De heer Pierre Chevalier heeft het woord.

De heer **Pierre Chevalier** (VLD): Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister bevestigde mijn vermoeden. De NMBS heeft zich blijkbaar niet de moeite getroost om de gemeentebesturen behoorlijk in te lichten. Men had het alleen over "voornemens" en "plannen". Wat voor een beheer is dit? Nu, op 17 maart, krijgen we eindelijk de bevestiging dat het aanbod zal worden verminderd. De situatie zal alleszins verslechteren. Ik heb de minister de cijfers gegeven. Terwijl de Belgische belastingbetaler miljarden pompt in een instituut als de NMBS, geeft die maatschappij de voorkeur aan prestigeprojecten en niet aan personen die een dagje kust willen meepikken. De minister zegt dat "en période de grand beau temps" meer treinen zullen worden ingezet. Laat me niet lachen. De jongste maand heb ik tienmaal de trein genomen. Ook vanmorgen had de trein weer een vertraging van 20 tot 25 minuten. Zeven

Pierre Chevalier

keer op tien word ik geconfronteerd met een vertraging variërend tussen 20 minuten en anderhalf uur. Bovendien is er geen sprake van enige verontschuldiging. Op de trein sprak ik iemand die de dag ervoor in Zurich was. Toen daar bleek dat de trein twee minuten te laat was, kwam er onmiddellijk een verontschuldiging.

Ik betwijfel of de NMBS in "une période de grand beau temps qui s'annonce" de flexibiliteit zal hebben om het treinaanbod onmiddellijk te vergroten. Dat zal niet het geval zijn. Op die manier wordt de service aan de bevolking nogmaals verminderd.

Le président : La parole est au ministre.

M. Daerden, ministre : Monsieur le président, il est certain que nous allons vérifier spécialement si la proposition d'offre, telle que formulée ici, correspond exactement aux exigences du contrat de gestion. Si tel n'était pas le cas, croyez bien qu'il y aura une intervention spéciale du commissaire du gouvernement.

De heer Yves Leterme (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik hoop dat de commissie op de hoogte zal worden gehouden van de controle op de

compatibiliteit van het aangekondigde nieuwe aanbod enerzijds met de bepalingen van het beheerscontract anderzijds.

De voorzitter : Dat is genoteerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.45 uur.

- La réunion publique de commission est levée à 11.45 heures.
