



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

19-03-2003

10:12 uur

mercredi

19-03-2003

10:12 heures

INHOUD

- Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tijdsbeperking op het gebruik van de Go Pass" (nr. B217)
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, *Isabelle Durant*, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geldigheid van het rijbewijs van het personeel van MPI's of van andere instellingen bij het uitvoeren van vervoersopdrachten ten voordele van het cliënteel van deze MP's of instellingen" (nr. B325)
Sprekers: Yves Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie, *Isabelle Durant*, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het doorknippen van de spoorlijn tussen Adinkerke en Duinkerke" (nr. B271)
Sprekers: Koen Bultinck, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vervoer van kinderen op fietsen" (nr. B279)
Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het managementplan van de FOD Verkeer" (nr. B283)
Sprekers: Servais Verherstraeten, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beheer van het Bonus Pass systeem" (nr. B297)
Sprekers: Jean Depreter, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het plan om 49 stations over heel het land te sluiten" (nr. B330)

SOMMAIRE

- Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la limitation dans le temps de l'utilisation du Go Pass" (n° B217)
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, *Isabelle Durant*, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la validité du permis de conduire des membres du personnel des IMP ou d'autres institutions lorsqu'ils sont appelés à transporter la clientèle de ces institutions médico-pédagogiques" (n° B325)
Orateurs: Yves Leterme, président du groupe CD&V, *Isabelle Durant*, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le sectionnement de la ligne ferroviaire entre Adinkerke et Dunkerque" (n° B271)
Orateurs: Koen Bultinck, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transport d'enfants à vélo" (n° B279)
Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan de management du SPF Mobilité et Transport" (n° B283)
Orateurs: Servais Verherstraeten, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gestion du système d'épargne 'Bonus Pass'" (n° B297)
Orateurs: Jean Depreter, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question de M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de fermeture de 49 gares réparties dans tout le pays" (n° B330)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

van

WOENSDAG 19 MAART 2003

10:12 uur

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

du

MERCREDI 19 MARS 2003

10:12 heures

De vergadering wordt geopend om 10.12 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tijdsbeperking op het gebruik van de Go Pass" (nr. B217)**

01.01 **Yves Leterme** (CD&V): Op 20 januari ondervroeg ik de minister al over de criteria die toegepast zullen worden om het gebruik van de *Go Pass* te versoepelen. De eerdere regeling bevatte al strakke beperkingen in de tijd, maar de nieuwe regeling ontgoocht evenzeer omdat zij vele jongeren uit perifere gebieden uitsluit van het gebruik van de *Go Pass*. Vooral de afstandregel van 130 kilometer roept vragen op. Mensen uit leper overwegen in Poperinge op te stappen om toch nog de *Go Pass* te kunnen gebruiken. Dat leidt tot meer autoverkeer en tot grotere kosten, wat toch niet de bedoeling kan zijn.

Worden alternatieven onderzocht? Kan men niet bepalen dat dezelfde *Go Pass*-regeling van toepassing wordt voor alle stations gelegen binnen een bepaalde straal rond een station waarvoor de regeling al van toepassing is?

01.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik heb aan de heer Leterme de bepalingen voor de stations van zijn streek al gegeven tijdens een eerdere commissievergadering.

Elk criterium heeft voor- en nadelen. De NMBS moest een compromis vinden voor een aantal

La séance est ouverte à 10 h.12 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la limitation dans le temps de l'utilisation du Go Pass" (n° B217)**

01.01 **Yves Leterme** (CD&V): Le 20 janvier, j'ai déjà interrogé la ministre à propos des critères qui seront appliqués pour assouplir l'utilisation du *Go Pass*. L'ancienne réglementation imposait déjà des limitations strictes dans le temps, mais les nouvelles dispositions déçoivent tout autant parce qu'elles excluent l'utilisation du *Go Pass* pour de nombreux jeunes de régions périphériques. C'est principalement la règle de la distance de 130 kilomètres qui suscite des questions. Des personnes d'Ypres envisagent d'embarquer à Poperinge pour pouvoir bénéficier malgré tout du *Go Pass*. Cette situation entraîne une circulation automobile plus dense et des coûts plus élevés, ce qui ne peut certainement pas être l'objectif poursuivi.

D'autres solutions sont-elles examinées? Ne pourrait-on prévoir qu'une même réglementation de *Go Pass* s'applique à toutes les gares situées dans un rayon spécifique autour d'une gare où elle est déjà d'application?

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): J'ai déjà communiqué à M. Leterme les mesures qui concernent les gares de sa région lors d'une réunion de commission précédente.

Chaque critère présente des avantages et des inconvénients. La SNCB devait trouver un

tegenstrijdige belangen. Het station van Ieper valt net buiten de maatregel. Dat kan misschien beschouwd worden als een discriminatie, maar zo bestaan er nog vele. De beperkingen op de Go Pass dateren overigens uit de tijd van gedelegeerd bestuurder Schouppe.

Bij de bespreking van het nieuwe beheerscontract kan de Go Pass geëvalueerd worden. Er is al een verbetering doorgevoerd met de aanpassing van de uren waarin de Go Pass mag worden gebruikt. Ikzelf ben tegen discriminaties in afstand en wil het gebruik van de Go Pass vanaf 9 uur toelaten, maar de NMBS besliste anders.

01.03 Yves Leterme (CD&V): De minister vindt dus weinig gehoor bij de NMBS. Dit moet opnieuw besproken worden bij het nieuwe beheerscontract. Jongeren moeten worden gestimuleerd om de trein te nemen. Ik betreur dat er nog geen vooruitgang werd geboekt in dit dossier.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geldigheid van het rijbewijs van het personeel van MPI's of van andere instellingen bij het uitvoeren van vervoersopdrachten ten voordele van het cliënteel van deze MP's of instellingen" (nr. B325)

02.01 Yves Leterme (CD&V): Het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalt in artikel 43, 6° dat personen die vervoerdiensten leveren, onder meer voor MPI's, moeten voldoen aan bijzondere voorwaarden. Zij moeten een medisch onderzoek ondergaan bij een rijksgeneesheer. Die bepaling leidt tot problemen wanneer personeelsleden occasioneel die vervoerdienst verzorgen omdat hun bevoegde collega toevallig niet beschikbaar is. Er werden daarover al pv's opgesteld en uiteenlopende vonnissen uitgesproken. Het moet mogelijk zijn voor de occasionele vervoerdienst een oplossing te vinden, waardoor een hoop overbodige rechtszaken, betwistbare boetes en andere ellende kunnen worden voorkomen.

Kan het voorleggen van een document waaruit blijkt welk personeelslid de vervoerdiensten normaal doet - iemand die dus voldoet aan alle voorwaarden

compromis entre des intérêts antinomiques. La gare d'Ypres est effectivement exclue du champ d'application de la mesure mais il s'en est fallu de peu. Cela pourrait être considéré comme une discrimination, mais il en existe bien d'autres. Les restrictions imposées en ce qui concerne le Go Pass datent, du reste, de l'époque où M. Schouppe était administrateur délégué de la SNCB.

Le Go Pass pourra faire l'objet d'une évaluation lorsque le nouveau contrat de gestion sera examiné. Une amélioration a déjà été apportée à cette formule puisque la fourchette horaire pendant laquelle le Go Pass peut être utilisé a été élargie. Personnellement, je suis opposée à toute discrimination fondée sur les distances et je souhaite autoriser l'utilisation du Go Pass à partir de 9 heures, mais la SNCB en a décidé autrement.

01.03 Yves Leterme (CD&V): La ministre n'obtient donc guère de réaction de la SNCB. Il faudra en rediscuter dans le cadre du nouveau contrat de gestion. Il convient d'encourager les jeunes à prendre le train. Je regrette qu'aucun progrès n'ait encore été enregistré dans ce dossier.

L'incident est clos.

02 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la validité du permis de conduire des membres du personnel des IMP ou d'autres institutions lorsqu'ils sont appelés à transporter la clientèle de ces institutions médico-pédagogiques" (n° B325)

02.01 Yves Leterme (CD&V): L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire stipule, en son article 43, 6°, que les personnes qui effectuent des services de transport, notamment pour les IMP, doivent satisfaire à certaines conditions. Elles doivent subir un examen médical effectué par un médecin de l'Etat. Cette disposition engendre des problèmes lorsque des membres du personnel effectuent, à titre occasionnel, ce type de service en raison d'une indisponibilité passagère de leur collègue compétent. Des PV ont déjà été dressés à cet égard et des jugements contradictoires ont été prononcés. Il doit être possible de trouver une solution pour les transports occasionnels afin d'éviter une série de procès inutiles, d'amendes discutables et d'autres ennuis.

Ne peut-on se contenter d'un document indiquant le nom de la personne qui effectue normalement le transport - et qui satisfait par conséquent à toutes les conditions de l'arrêté royal? Peut-on publier à

van het KB - niet volstaan? Kan hierover een ministerieel besluit of een rondzendbrief worden gepubliceerd of heeft de minister andere oplossingen?

02.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De verplichting van het KB van 23 maart 1998 geldt in alle gevallen en maakt geen onderscheid tussen de regelmatige en de occasionele chauffeurs. Een dergelijk onderscheid is gevaarlijk omdat het ertoe zou kunnen leiden dat alle bestuurders 'occasioneel' worden, waardoor het KB omzeild wordt. Het is niet mogelijk door een circulaire of een ministerieel besluit richtlijnen uit te vaardigen die tegen het KB zouden ingaan: enkel een wijziging van het KB kan een speciale regeling invoeren.

Bovendien moeten houders van een rijbewijs categorie D dat uitgereikt werd na 1 januari 1989, geregeld een medisch onderzoek ondergaan om een voertuig van categorie D te mogen besturen, ongeacht de aard van het uitgevoerde transport. Het lijkt mij niet opportuun hier uitzonderingen op te maken.

02.03 **Yves Leterme** (CD&V): Ik betreur dat de minister uiting geeft aan een vermoeden van kwade trouw door te stellen dat alle bestuurders 'occasioneel' zouden worden. Mensen die in die sector tewerkgesteld zijn, hebben doorgaans niet de neiging te profiteren of wetten te omzeilen, integendeel.

Uiteraard kan een ministerieel besluit geen KB opheffen, maar mijns inziens moet het mogelijk zijn het KB door een kleine wijziging aan te passen aan de realiteit, zonder de oorspronkelijke doelstellingen op de helling te plaatsen.

02.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): We moeten vermijden afwijkingen en uitzonderingen in reglementen vast te leggen. Ik deel de bezorgdheid van de sector, maar ik hoop dat u begrip kunt hebben voor mijn vrees dat de uitzondering wel eens de regel zou kunnen worden. Daarmee wilde ik de sector niet van slechte bedoelingen betichten.

02.05 **Yves Leterme** (CD&V): Ik stelde de vraag vanuit de reële situatie waarbij één MPI verschillende gebouwen omvat waartussen een openbare weg loopt. Omdat een minibus 50 of 100 meter op de openbare weg reed met een occasionele chauffeur aan het stuur omdat de vaste kracht ziek werd, kreeg de MPI een boete van 1000 euro. Met een beetje gezond verstand moeten dergelijke situaties toch kunnen worden vermeden.

ce sujet un arrêté ministériel ou une circulaire ou la ministre envisage-t-elle d'autres solutions?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'obligation inscrite dans l'arrêté royal du 23 mars 1998 s'applique dans tous les cas et ne fait aucune différence entre les chauffeurs réguliers et occasionnels. Une différence de ce type serait dangereuse car elle pourrait avoir pour effet que tous les chauffeurs deviennent "occasionnels", ce qui amènerait à tourner l'arrêté royal. Il n'est pas possible, au moyen d'une circulaire ou d'un arrêté ministériel, de promulguer des directives qui s'opposeraient à l'arrêté royal: seule une modification de l'arrêté royal peut instaurer un régime particulier.

En outre, les titulaires d'un permis de conduire de catégorie D délivré après le 1^{er} janvier 1989 doivent subir régulièrement un examen médical pour pouvoir conduire un véhicule de catégorie D, indépendamment de la nature du transport effectué. Il ne me semble pas opportun en l'occurrence de prévoir des exceptions.

02.03 **Yves Leterme** (CD&V): Je regrette que la ministre fasse preuve de mauvaise foi en affirmant que tous les machinistes deviendront des "occasionnels". Les personnes employées dans ce secteur n'ont, en général, pas tendance à profiter ou à contourner les lois, au contraire.

Un arrêté ministériel ne peut en effet pas annuler un arrêté royal, mais à mon avis, il doit être possible d'adapter l'arrêté royal à la réalité moyennant une petite modification, sans remettre en cause les objectifs initiaux.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il faut éviter d'inscrire des dérogations et des exceptions dans les règlements. Je partage la préoccupation du secteur mais j'espère que vous comprendrez ma crainte que l'exception ne devienne la règle. Il n'était pas dans mes intentions de discréditer le secteur.

02.05 **Yves Leterme** (CD&V): Ma question était inspirée par la situation concrète d'un IMP réparti sur plusieurs bâtiments reliés par une voie publique. Cet IMP a encouru une amende de 1000 euros parce qu'un minibus conduit par un chauffeur occasionnel, en l'absence du chauffeur ordinaire malade, a parcouru une distance de 50 ou 100 mètres sur la voie publique. Avec un peu de bon sens, il devrait quand même être possible d'éviter

de tels excès.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het doorknippen van de spoorlijn tussen Adinkerke en Duinkerke" (nr. B271)

03 Question de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le sectionnement de la ligne ferroviaire entre Adinkerke et Dunkerque" (n° B271)

03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Artikel 30bis van het beheerscontract bepaalt dat geen enkele spoorlijn na buitenwerkingstelling mag worden opgebroken, om het even wat de reden was van de buitenwerkingstelling. Nochtans zal lijn 73 tussen Adinkerke en Duinkerke eerstdaags doorgeknippt worden, en dit ondanks een protestactie. Kan de minister deze maatregel verantwoorden?

03.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): L'article 30bis du contrat de gestion stipule qu'aucune ligne ferroviaire ne peut être démantelée après sa mise hors service, peu importe la raison de cette mise hors service. Or, la ligne 73 entre Adinkerke et Duinkerke le sera prochainement, malgré une action de protestation. La ministre peut-elle justifier cette mesure ?

03.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Deze lijn wordt niet definitief doorgeknippt. Er wordt wel 20 meter spoor opgebroken om een aantal wissels te verplaatsten en aan te passen. Maar de verbinding blijft intact. Meer nog: ze wordt verbeterd.

03.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Cette ligne ne sera pas définitivement démantelée. Les voies seront démontées sur une distance de 20 mètres pour déplacer et adapter un certain nombre d'aiguillages. Mais la liaison reste intacte. Mieux encore : elle sera améliorée.

03.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Dit antwoord is zeer geruststellend. Toch wil ik nog eens de aandacht vestigen op het belang van deze lijn: zij vormt een betere verbinding tussen Antwerpen en de Kanaaltunnel dan de huidige routes. Ik pleit voor een betere uitbouw van deze westelijke IJzeren Lijn.

03.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Cette réponse est très rassurante. Je souhaiterais néanmoins encore attirer votre attention sur l'importance de cette ligne : elle relie mieux Anvers et le terminal Transmanche que les routes actuelles. Je préconise un meilleur développement de cette ligne.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vervoer van kinderen op fietsen" (nr. B279)

04 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transport d'enfants à vélo" (n° B279)

04.01 Daan Schalck (SP.A): Artikel 7, 2° van het KB van 18 december 2002 stelt dat artikel 44.4 van de wegcode wordt aangevuld met volgende bepaling: "Alleen in aan fietsen gekoppelde aanhangwagens mogen passagiers worden vervoerd...". Deze bepaling wekt de indruk dat kinderen niet meer mogen worden meegenomen in een stoeltje achter op de fiets. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Kan de minister hier meer uitleg over geven?

04.01 Daan Schalck (SP.A): L'article 7, 2°, de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 prévoit que l'article 44.4 du code de la route est complété par la disposition suivante: "Seules les remorques attelées aux bicyclettes peuvent transporter des passagers...". Cette disposition donne l'impression que les enfants ne peuvent plus être emmenés dans un siège situé à l'arrière du vélo. Telle ne saurait être l'intention poursuivie. La ministre peut-elle fournir davantage d'explications à cet égard?

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Natuurlijk blijft het gebruik van kinderfietsstoeltjes achterop toegelaten. In het betreffende artikel maakt het woord "alleen" een duidelijk onderscheid

04.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): L'utilisation de sièges pour enfants sur les bicyclettes reste évidemment autorisée. Dans l'article concerné, le mot "seules" établit clairement

tussen fietsen enerzijds en bromfietsen en andere gemotoriseerde voertuigen anderzijds.

Het eerste lid van artikel 44.4 handelt over het vervoer van personen en impliceert dat het vervoer van kinderen in een kinderzitje achterop de fiets toegelaten is. De nieuw toegevoegde bepaling handelt specifiek over het vervoer van personen in een aanhangwagen. Dit is alleen toegelaten in aanhangwagens voor fietsen. Het tweede lid is geenszins een ontkrachting van het eerste.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het managementplan van de FOD Verkeer" (nr. B283)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Sinds in het kader van Copernicus de federale overheidsdiensten zijn opgericht, moeten de diverse voorzitters van de directiecomités binnen een bepaalde termijn een managementplan opstellen. Dit moet ook in de FOD waar de minister politiek verantwoordelijk voor is.

Die managementplannen waren vaak te laat en zijn in sommige gevallen zelfs helemaal nog niet klaar. Soms ook heeft de beleidsraad van de FOD het plan nog niet goedgekeurd. Bovendien hebben veel voorzitters een beroep gedaan op externe consultancybureaus, terwijl ze het plan zelf hadden moeten opstellen.

Kan de minister meedelen wanneer het managementplan van de FOD Verkeer werd goedgekeurd? Hoeveel maanden na de aanstelling van de voorzitter was dat? Heeft hij het plan zelf opgesteld? Hoeveel betaalde men voor eventuele externe hulp? Is dit document publiek? Wat zijn de essentiële bepalingen ervan en welke concrete elementen ter verbetering van de dienstverlening aan het publiek zijn erin opgenomen?

05.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik heb het ontwerp van managementplan en operationeel plan van de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Transport ontvangen kort na zijn aanstelling. Het KB van 29 oktober 2001 bepaalt dat er een management- en operationeel plan moet worden opgesteld drie maanden na de aanstelling van de voorzitter. Deze termijn slaat op het ontwerp en niet op het definitieve plan. Ik heb dit managementplan goedgekeurd op 5 maart 2003.

une différence entre les vélos, d'une part, et les motocyclettes et autres engins motorisés, d'autre part.

Le premier alinéa de l'article 44.4 porte sur le transport de personnes et implique que le transport des enfants dans un siège pour enfant à l'arrière du vélo est autorisé. La disposition nouvellement ajoutée traite spécifiquement du transport de personnes dans une remorque, qui est uniquement autorisé dans des remorques pour bicyclettes. Le deuxième alinéa n'infirme nullement le premier.

L'incident est clos.

05 Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan de management du SPF Mobilité et Transport" (n° B283)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Depuis la création des services publics fédéraux dans le cadre de Copernic, les différents présidents des comités de direction sont tenus d'élaborer un plan de management dans un délai déterminé. C'est également le cas du SPF dont la ministre assume la responsabilité politique.

Les plans de management arrivaient souvent trop tard et certains ne sont même pas encore prêts. Dans certains cas, le conseil de direction du SPF n'a même pas encore approuvé le plan. De plus, bon nombre de présidents ont fait appel à des bureaux privés de consultance alors qu'ils auraient dû élaborer eux-mêmes ce plan.

La ministre peut-elle m'indiquer quand a été approuvé le plan de management du SPF Transports? Combien de mois après la désignation du président cette approbation est-elle intervenue? Le président a-t-il élaboré lui-même le plan? Combien a-t-on payé pour une aide extérieure éventuelle? Ce document est-il public? Quelles en sont les dispositions essentielles et quels éléments concrets en faveur de l'amélioration des services au public comporte-t-il?

05.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): J'ai reçu les projets de plan de management et de plan opérationnel du président du SPF Mobilité et Transports peu après sa désignation. L'arrêté royal du 29 septembre 2001 stipule qu'un plan de management et un plan opérationnel doivent être élaborés dans les trois mois qui suivent la désignation du président. Ce délai porte sur le projet et non sur le plan définitif. J'ai approuvé ce plan de management le 5 mars 2003. Ce plan tient

Dit plan houdt rekening met het strategisch plan. Het KB beschrijft de algemene beheersopdrachten en de verplichtingen van de voorzitter, de strategische en operationele doelstellingen en het budget. Een aantal elementen werd in het plan opgenomen als verbeterde dienstverlening aan het publiek. Zo bevat het plan een vereenvoudiging van procedures en een betere communicatie.

Men heeft voor het opstellen van het plan inderdaad een beroep gedaan op het consultancybureau Delta 1, voor een bedrag van 26.000 euro.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Het belangrijkste is dat het plan klaar is. Dat dit plan overeenkomt met de algemene beleidsnota lijkt logisch, maar ligt niet in de geest van Copernicus, dat een grote autonomie verleent aan de voorzitter van de FOD. Na de verkiezingen is het immers mogelijk dat er andere politieke accenten worden gelegd, maar de voorzitter blijft gebonden aan zijn managementplan. Dit plan dient niet om een politiek beleid uit te tekenen.

Ik betreur dat men een beroep heeft gedaan op een externe firma. Deze 26.000 euro zijn weggegooid geld. De voorzitter van een FOD verdient driemaal zoveel als zijn voorganger. Hij moet volgens Copernicus een plan maken en hoeft daarvoor geen beroep te doen op externe firma's. Het is duidelijk dat men te weinig vertrouwt op de expertise die binnen de administratie zelf aanwezig is en dat externe consultancybureaus in de administratie infiltreren.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beheer van het Bonus Pass systeem" (nr. B297)

06.01 Jean Depreter (PS): De pendelaars die in het bezit zijn van een abonnement krijgen als bonus "tickets plus" waarmee ze op feestdagen en tijdens de maanden juli en augustus gratis mogen reizen. De werknemers zouden die tickets+ ook graag op hun vrije dagen in de week kunnen gebruiken.

06.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Uw vraag is terecht en we hebben al voor het antwoord gezorgd. Dit jaar is een nieuwe getrouwheidsactie ingevoerd. Bij de vernieuwing van de treinkaart wordt een procentuele korting toegekend waarvan

compte du plan stratégique. L'arrêté royal décrit les missions générales de gestion et les obligations du président, les objectifs stratégiques et opérationnels et le budget. Un certain nombre d'éléments ont été intégrés au plan pour améliorer le service au public. Ainsi, le plan prévoit une simplification des procédures et une amélioration de la communication.

Nous avons effectivement eu recours au bureau de consultance Delta 1 pour l'élaboration du plan. Les honoraires du bureau se sont élevés à 26.000 euros.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): L'essentiel est que le plan soit prêt. Que ce plan corresponde à la note de politique générale semble logique, mais n'est pas dans l'esprit du plan Copernic qui accorde une large autonomie au président du SPF. D'autres accents politiques pourraient en effet prévaloir après les élections mais le président reste pour sa part lié à son plan de management. Ce plan n'a pas pour objectif d'échafauder une politique à mener.

Je regrette que l'on ait eu recours à un bureau externe. Cette somme de 26.000 euros est de l'argent gaspillé. Le président d'un SPF gagne trois fois plus que son prédécesseur. Le plan Copernic précise que le président doit élaborer un plan, sans faire appel pour cela à un bureau externe. Il est clair que l'on ne se fie pas assez à l'expertise présente au sein même de l'administration et que des bureaux de consultance externes infiltreront ainsi l'administration.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la gestion du système d'épargne 'Bonus Pass'" (n° B297)

06.01 Jean Depreter (PS) : Les navetteurs qui disposent d'un abonnement reçoivent en prime des tickets+ qui leur permettent de se déplacer gratuitement les jours fériés et au cours des mois de juillet et août. Ces travailleurs souhaiteraient avoir la possibilité d'utiliser les tickets+ pendant la semaine quand ils sont en congé.

06.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Votre demande est légitime et la réponse y a déjà été apportée. Depuis cette année, l'action de fidélisation lors du renouvellement de la carte de train est une réduction en pourcentage dont le

het bedrag wordt berekend op grond van de volle prijs. De toegekende waardebons zijn niet op naam en zijn onbeperkt geldig.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het plan om 49 stations over heel het land te sluiten" (nr. B330)

07.01 Jean-Marc Delizée (PS): Ik zou graag uw standpunt kennen over de mogelijke sluiting van de loketten in vijftig Belgische stations. Is dit niet strijdig met de politieke wil van de regering om het spoorverkeer een nieuw elan te geven? Blijkbaar wordt er bij die sluiting enkel uitgegaan van het criterium van de opbrengst van de ticketverkoop. Zou men niet van andere criteria kunnen uitgaan? Welke weerslag zou een dergelijke maatregel hebben op de werkgelegenheid en houdt de sluiting geen veiligheidsrisico's in?

Wat lijn 132 betreft, is er geen tegenspraak tussen het begrip "integrale kwaliteitszorg" en de sluiting van twee stations als Philippeville en Couvin? Ook andere stations zouden kunnen worden behouden of gesloten! Wordt het station van Gedinne met sluiting bedreigd? Ik betwijfel dat de samenwerkingsakkoorden veel zullen opleveren. Wat is uw mening? Welke initiatieven werden er in overleg met de raad van bestuur genomen?

07.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Er is nog niets beslist over de sluiting van sommige stations. De aanwezigheid van personeel dat instaat voor het onthaal van de reizigers draagt uiteraard bij tot de klantvriendelijkheid en het veiligheidsgevoel. Ik wijs er nogmaals op dat de kwestieuze studie niet over de sluiting van stations gaat, maar over de aanwezigheid van personeel aan de loketten. De samenwerking zal enkel geval per geval worden bekeken. Ik verwijs u naar de tekst van de persconferentie van het Raadgevend comité van de gebruikers waarin wordt opgeroepen om naar creatieve oplossingen te zoeken in functie van de plaatselijke toestand.

Ik ben niet op de hoogte van gevolgen voor de werkgelegenheid. In de toekomst willen we ons blijven inzetten voor het onthaal, de veiligheid en de klantvriendelijkheid.

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): Er werd ook gevreesd dat de sluiting van het loket de aanzet is tot de sluiting van het station. Ik ben er fier op dat ik in de kleine gemeente, waarvan ik afkomstig ben, de sluiting van een postkantoor heb kunnen

montant est calculé à partir du prix plein. Les bons de valeur sont non nominatifs et non restrictifs dans le temps.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de fermeture de 49 gares réparties dans tout le pays" (n° B330)

07.01 Jean-Marc Delizée (PS): Je souhaiterais connaître votre avis concernant la fermeture possible des guichets de cinquante gares belges. Cette orientation est-elle compatible avec la volonté politique du gouvernement de redynamiser le trafic ferroviaire ? Il semble que le seul critère retenu soit celui du chiffre d'affaires de la vente des billets. Un autre critère pourrait-il être retenu ? Quel sera l'impact sur l'emploi d'une telle mesure et ne risque-t-elle pas de poser des problèmes de sécurité ?

A propos de la ligne 132, n'y a-t-il pas incompatibilité entre le concept de « qualité totale » et la fermeture de deux gares comme celles de Philippeville et Couvin ? D'autres gares pourraient être maintenues ou fermées ! Celle de Gedinne est-elle menacée ? Je suis sceptique sur les résultats des partenariats envisagés. Quel est votre avis, quelles sont les initiatives prises en concertation avec le conseil d'administration ?

07.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Aucune décision n'a été prise concernant la fermeture de certaines gares. Il est évident que la présence de personnel pour accueillir les clients est un élément de convivialité et même de sécurité. Je rappelle que l'étude dont il est question ne concerne pas la fermeture des gares mais la présence aux guichets. Le partenariat ne sera envisagé qu'au cas par cas. Je vous renvoie à la conférence de presse du comité consultatif des usagers qui fait appel à la créativité en fonction des situations locales.

Je n'ai pas connaissance d'un impact sur l'emploi. Pour l'avenir, il s'agit de maintenir le cap sur l'accueil, la sécurité et la convivialité.

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): La crainte, c'était aussi que la fermeture d'un guichet ne soit le prélude à la disparition d'une gare. Dans la petite commune dont je suis originaire, je me félicite d'avoir pu empêcher la fermeture d'un bureau de

verhinderen. Als verkozene van een landelijk gebied, wil ik benadrukken dat een station zoals bijvoorbeeld Gedinne een regionaal cliënteel bedient dat in geen geval over het hoofd mag worden gezien.

poste. Elu d'une région rurale, je voudrais insister sur le fait qu'une localité comme Gedinne, par exemple, irrigue toute une clientèle régionale qu'on ne peut en aucun cas négliger.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.05 uur.

La réunion publique de commission est levée à 11.05 heures.