



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

19-03-2003

10:00 uur

mercredi

19-03-2003

10:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

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, **Jean Depreter**

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 MPI'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, **Jean Depreter**

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

10:00 uur

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

du

MERCREDI 19 MARS 2003

10:00 heures

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

01 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 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)

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, u bent fractievoorzitter van de CD&V en nog sportief ook.

01.01 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op uw ironische en humoristische opmerking bij mijn aankomst in deze commissie wil ik zonder erover te pochen doen opmerken dat ik gewezen drieboudig wielerkampioen ben van de politici.

De **voorzitter**: Mijn felicitaties hiervoor.

01.02 **Yves Leterme** (CD&V): Uw ironie die naar cynisme neigt...

De **voorzitter**: U hebt geluk gehad dat ik niet meereed.

01.03 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mag ik u dan uitdagen voor een duel? Ik geef u voldoende voorbereidingstijd.

Mijnheer de voorzitter, ik kom terzake. Mevrouw de minister van Mobiliteit – what's in a name -, ik was stipt op tijd om de vraag te stellen met betrekking tot de tijdsbeperking op het gebruik van de Go Pass. Samen met een aantal andere collega's heb ik dit dossier reeds aangekaart in de commissievergadering van 20 januari. In uw antwoord hebt u toegegeven dat men zich vragen kan stellen bij het nut van de tijdsbeperking op het gebruik van de Go Pass. U hebt meegedeeld dat over een aantal zaken kon worden nagedacht. Wij hebben vragen gesteld over de opportuniteit van Brussel te nemen als ultiem referentiepunt voor de maximale afstand van 130 kilometer die terzake gehanteerd wordt. In de commissie werden een aantal alternatieven voorgesteld. Ondertussen heeft de tijdsbeperking opnieuw voor commotie gezorgd bij de gebruikers, vooral bij studenten, leden van de Gezinsbond en andere verenigingen die geconfronteerd worden met een hun inziens

01.03 **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

arbitraire beperking. Ik woon in Ieper. Ieper ondervindt problemen door de tijdsbeperking bij het gebruik van de Go Pass.

De huidige situatie komt erop neer dat heel wat ontgoochelde personen moeten overwegen om zelf of hun kinderen te laten opstappen in een station dat wat verder ligt en buiten de 130 kilometerzone, vanuit Brussel bekeken, valt omdat het station dat het dichtst bij hun woning ligt en waar zij logisch gezien zouden opstappen, binnen die 130 kilometerzone ligt. Concreet, wat Ieper betreft – en de heer Bultinck kent die regio ook – worden de mensen aangezet om te rijden naar Poperinge om daar de trein te nemen of om hun jonge, studerende kinderen de trein te laten nemen.

Maatschappelijk gezien is dat een slechte zaak aangezien hierdoor bijkomende mobiliteit wordt gecreëerd, hetgeen extra kosten inhoudt voor de betrokken gezinnen.

Vandaar dat ik dit dossier opnieuw voorleg in de commissie voor de Infrastructuur. Namens alle betrokken ouders en jongeren vraag ik aan de minister van Mobiliteit en Vervoer of er alternatieven worden onderzocht in de richting die vorige keer aan bod kwam, zijnde het opheffen van de beperking gebaseerd op het afstandscriterium. In het bijzonder had ik graag vernomen of het mogelijk is een criterium of een norm te bepalen waardoor dezelfde regeling voor de Go Pass van toepassing wordt voor alle stations gelegen binnen een bepaalde straal rond het station waar de regeling reeds van toepassing is.

Mevrouw de minister, hopelijk zal uw antwoord het betrokken deel van de bevolking tot genoeg stemmen.

01.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Leterme, ik heb in een eerdere commissievergadering de precieze bepalingen meegedeeld voor de stations in uw streek. Wij hebben die discussie al gehad. Elk criterium heeft natuurlijk zijn voordelen maar ook zijn nadelen. De NMBS moest op dat moment een bepaalde grens trekken, als compromis tussen een aantal tegenstrijdige belangen. Het station van Ieper valt net buiten de maatregel. Dat kan misschien beschouwd worden als een vorm van discriminatie, daarmee ben ik het eens, maar zo beschouwd zijn er nog andere discriminaties en misschien grotere. Ik twijfel er niet aan dat in de toekomst in de discussie binnen de NMBS over het tariefbeleid, en tussen de NMBS en de regering over datzelfde tariefbeleid, de bepalingen inzake de Go-Pass geëvalueerd kunnen worden en misschien veranderd kunnen worden. Maar de NMBS wil ook werken aan vereenvoudiging van het tariefbeleid. Op dat vlak werden trouwens al inspanningen geleverd. Wij kunnen blijven discussiëren over wat een objectief criterium is, voor deze kwestie en voor andere. Ik denk bijvoorbeeld aan de 60/40-verhouding. Wat is een objectief criterium? Men mag niet vergeten dat de aanpassing van de Go-Pass nu al een verbetering is van een bestaande toestand waarover was beslist door anderen dan door mijzelf. Het Go-Pass-systeem en de beperkingen van de Go-Pass bestonden al. Wij hebben die beperkingen afgebouwd zodat vele Go-Pass-gebruikers de trein vroeger kunnen nemen.

Dat is nog niet geldig voor iedereen. Ik hoop dat in de toekomst over het hele tariefbeleid voor de jongeren – studenten en anderen, een belangrijk potentieel voor de NMBS – kan worden gediscussieerd. Er

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?

01.04 **Isabelle Durant**, ministre: 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 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

is al een verbetering, niet voor iedereen, maar de NMBS heeft voor een criterium gekozen. Ik kan u zeggen dat ik heb gevraagd de regel van 09.00 uur zonder bepalingen in te voeren. Mijn eerste vraag was om geen discriminatie in te voeren in verband met afstand. Dat is de beslissing van de NMBS. Ik denk dat het al beter is dan de vorige beslissingen inzake beperkingen, maar het is nog niet perfect.

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.

01.05 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik moet natuurlijk betreuren dat er geen uitzicht op een oplossing komt voor een maatregel die nochtans zou getuigen van gezond verstand. Ik begrijp dat de minister zelf voorstander is, maar tot nu toe onvoldoende gehoor vindt bij de NMBS. Laten we hopen dat in toekomstige onderhandelingen voor toekomstige beheerscontracten dit een van de maatregelen kan zijn. De maatschappelijke kosten van het niet aan verlaagd tarief aanbieden van vervoer aan studenten en jongeren – extra autoverkeer en dergelijke – zouden wel eens groter kunnen zijn dan de inspanning die de overheid zou moeten leveren om jongeren de trein te laten gebruiken, wat hen trouwens kan aanzetten om dat ook op langere termijn, wanneer zij nog volwassener zijn en desgevallend in het beroepsleven stappen, wat vlotter te doen.

01.05 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.

Ik kan alleen maar betreuren dat er geen stappen vooruit worden gezet. Ik neem akte van het antwoord van de minister.

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

De **voorzitter**: Collega's, mevrouw Schauvliege is er nog niet. Er zijn twee vragen van de heer Van Campenhout. Ik vrees echter dat hij op dit ogenblik andere katten te geselen heeft. Vervolgens is er een vraag van de heer Bultinck, maar hij geeft te kennen dat de heer Leterme van hem voorrang mag krijgen. Er is nog een vraag van de heer Schalck. Kan dat ook voor u? Dan is er een vraag van de heer Verherstraeten, maar die is er ook niet.

Monsieur Depreter, M. Leterme devait poser sa deuxième question après la vôtre. Je vous propose de lui permettre de la poser maintenant pour le libérer ensuite de ses obligations dans notre commission.

01.06 Jean Depreter (PS): Je marque mon accord sur votre proposition, monsieur le président.

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 MPI's of instellingen" (nr. B325)

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): Mijnheer de voorzitter, ik dank uitdrukkelijk de collega's Bultinck, Depreter en Schalck voor hun vriendelijke collegialiteit.

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

Mevrouw de vice-eerste minister, mijn vraag betreft 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 MPI's of instellingen. Naar aanleiding van contacten met de sector heb ik waargenomen dat er zich toch nog een aantal problemen voordoen, dingen die gebeuren maar die niet meer stroken met een toepassing van de regelgeving vanuit het gezond verstand.

Volgens artikel 43, ten zesde van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs moeten personen die vervoerdiensten leveren, onder andere voor MPI's, voldoen aan bijzondere voorwaarden met betrekking tot het rijbewijs. Zij moeten een onderzoek naar de medische geschiktheid ondergaan bij een geneesheer van een medisch centrum van de Sociaal-Medische Rijksdienst. Deze bepaling levert problemen op bij personeelsleden die slechts zeer occasioneel dergelijke vervoerdiensten leveren omdat het personeelslid dat daarvoor werd aangeduid en dat voldoet aan de voorwaarden van artikel 43, ten zesde, op een bepaald moment toevallig niet beschikbaar is en er vaak vraag is naar vervoer over zeer korte afstand.

Er zijn terzake al pv's opgesteld en vonnissen geveld door politierechtbanken. Die vonnissen gaan trouwens verschillende kanten uit. Er zijn politierechters die zonder meer veroordelen. Andere politierechters spreken vrij op basis van het occasionele karakter van deze vervoerdiensten, in tegenstelling tot vervoerdiensten met een zekere regelmaat. Het is voor die tweede richting dat ik uitdrukkelijk wil pleiten omdat deze blijk geeft van een zekere mate van gezond verstand ten aanzien van de directies en personeelsleden van deze welzijnsinstellingen.

Laat dit duidelijk zijn. Het is begrijpelijk dat de politiediensten en controleurs van het Bestuur van het Vervoer bij een controlerende taak niet altijd kunnen uitmaken of het over een regelmatige dienst dan wel een occasionele dienst gaat.

Het moet toch mogelijk zijn dat u, als verantwoordelijk minister, voor dergelijke problemen een oplossing van gezond verstand vindt. Op die manier kan een hoop rechtszaken vermeden worden, die anders gevoerd moeten worden door instellingen die het financieel zo al niet gemakkelijk hebben en waar de centen waarover zij het beheer voeren veel zinvoller gebruikt kunnen worden ten voordele van de personen met een handicap, en waarbij betwistbare boetes met een minimum van 1.000 euro en andere ellende voorkomen kunnen worden. Vandaar dat ik dat probleem toch eens in de Kamer te berde wil brengen.

Mevrouw de minister, met name had ik van u graag het volgende vernomen.

Acht u het niet voldoende dat het occasionele vervoer bewezen kan worden als het personeel dat zulke occasionele dienst levert vanwege de instelling een document kan voorleggen waaruit blijkt welk ander personeelslid de regelmatige vervoerdiensten doet, en dus ook voldoet aan de voorwaarden van artikel 43, 6° van het koninklijk besluit?

Acht u het niet aangewezen om een ministerieel besluit of een circulaire terzake uit te vaardigen?

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

Of hebt u andere oplossingen voor dat probleem, waarvoor, zoals ik al zei, het gezond verstand toch zou moeten primeren? Ik haal het voorbeeld aan van occasioneel vervoer, vaak op zeer korte afstand zoals bijvoorbeeld van het ene deel van een MPI naar een ander deel dat soms maar enkele kilometers of zelfs maar enkele honderden meters verder gelegen is. Zowel vanuit het oogpunt van het bestuur van het vervoer als van de politiediensten moeten voor dergelijke moeilijkheden toch oplossingen van gezond verstand mogelijk zijn?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega, deze verplichting van artikel 43 punt 6 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 geldt in alle gevallen voor de bestuurder die dit soort vervoer doet, dus ook wanneer dit slechts occasioneel het geval is. Het koninklijk besluit maakt geen onderscheid tussen de occasionele bestuurder en de regelmatige bestuurder. Ik denk dat een dergelijk onderscheid er zou toe leiden dat dergelijk vervoer systematisch door occasionele bestuurders zou worden uitgevoerd en dus kan dit betekenen dat de uitzondering de regel wordt. Dat is ook gevaarlijk. Bijgevolg is het niet mogelijk om door middel van een circulaire of zelfs een ministerieel besluit richtlijnen uit te vaardigen die tegen het koninklijk besluit van 23 maart 1998 zouden ingaan. Enkel een wijziging van het koninklijk besluit kan voorzien in een speciale regeling.

Ik kan daar nog aan toevoegen dat de bezitters van een rijbewijs van categorie D, uitgereikt na 1 januari 1989, geregeld aan een medisch onderzoek moeten worden onderworpen om een voertuig van categorie D te mogen besturen en dat onafhankelijk van de aard van het uitgevoerde vervoer. De conclusie is dus dat het mij niet opportuun lijkt hierop een uitzondering te maken.

02.03 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik betreur dat mevrouw de minister op een insinuerende toon uitgaat van de kwade trouw van de sector. Zij zegt namelijk dat, eenmaal het koninklijk besluit zou worden gewijzigd en zou voorzien in een uitzondering, men telkens een beroep zal doen op die uitzonderingen. De sector van de welzijnsinstellingen waarover het gaat, kan zeker niet worden beschuldigd van kwade trouw. Zij hebben het beste voor met de jongeren en andere mensen die hen zijn toevertrouwd. Ik betreur dat de vice-eerste minister van deze regering met een wat insinuerende toon het tegendeel aanvoert.

Uiteraard kan men via een circulaire of ministerieel besluit geen koninklijk besluit wijzigen, maar u had hier kunnen zeggen dat, op basis van de ervaringen die men ondertussen heeft met het koninklijk besluit van 1998, vastgesteld is dat hier en daar wat aanpassingen zouden moeten kunnen gebeuren, bijvoorbeeld door de problematiek van het vervoer op korte afstand voor MPI's en andere welzijnsinstellingen meer vanuit het gezond verstand te benaderen.

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: 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.

Ik vind het wat jammer.

Ik heb vorige week het verslag aan de Koning met betrekking tot het koninklijk besluit van 23 maart 1998 erop nagelezen. Het is mijn overtuiging dat men het koninklijk besluit kan wijzigen om maatregelen te nemen ten voordele van een soepelere situatie, die niet de belangen van de vervoerden op de helling plaatst, maar die meer rekening houdt met de realiteit van de werking van deze welzijnsinstellingen.

In het verslag aan de Koning over het betrokken koninklijk besluit heb ik de daarin nagestreefde doelstellingen gelezen. Ik ben er echt van overtuigd dat een minister met een goede dosis gezond verstand een oplossing kan vinden die zowel de doelstellingen van het koninklijk besluit niet op de helling plaatst, als de directies en de personeelsleden van de MPI's toelaat om op een betere manier hun inzet en werkzaamheden te organiseren. Ik betreur dus dat de minister doof blijft voor de vraag van welzijnsinstellingen om terzake in een specifieke regeling te voorzien, weliswaar via de wijziging van een koninklijk besluit.

02.04 Minister **Isabelle Durant**: In de geest van de verkeersveiligheidswet waaraan uw fractie, vooral de heer Ansoms, constructief heeft meegewerkt, moeten wij vermijden afwijkingen in de regeling in te schrijven. Ik deel uw bezorgdheid over de concrete situatie van de MPI's in Vlaanderen en misschien ook in Brussel of in Wallonië. Ik insinueer echt niets, ik maak geen intentieproces, maar ik veronderstel dat u er begrip voor kunt hebben dat wij moeten vermijden van uitzonderingen de regel te maken. Ik wil dat duidelijk zeggen.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre: 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): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is gesteld op basis van een reële toestand. Ik ken MPI's, bijvoorbeeld MPI De Lovie in Proven, dat verschillende gebouwen omvat waar die mensen worden opgevangen. Soms is het aangewezen hen te vervoeren van het ene gebouw naar het andere, al is het maar enkele honderden meter over de openbare weg. Ook bij het MPI Dominiek Savio in Gits is de toestand dezelfde. Dankzij de dynamiek van de directie heeft men daar een brede campus waardoor ook een openbare weg loopt. Het is toch onverantwoord, mevrouw de minister, dat voor zo'n minibuss die wegens dienstnoodwendigheden – omdat iemand net met vakantie is – niet kan bestuurd worden door die ene persoon maar die bestuurd wordt door iemand anders die er net zo goed mee kan rijden, na 50 of 100 meter op de openbare weg, aan het eind van de rit 1.000 euro door de welzijnsinstelling moet worden betaald omdat een bepaald papier niet in orde was?

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.

Dat is niet de doelstellingen nastreven die aan de basis lagen van het koninklijk besluit. Ik vind het jammer dat de minister van Mobiliteit daarvoor geen begrip heeft en geen oplossingen naar voren schuift of zelfs maar bereid is oplossingen te overwegen die getuigen van gezond verstand en die de doelstellingen van het koninklijk besluit zeker niet zouden ondergraven.

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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het voorbije weekend werden op de spoorlijn 73 nogal wat werken uitgevoerd en dit zowel aan overwegen, sporen als seininrichtingen. Bijvoorbeeld in het station van Adinkerke dienden een aantal werken te worden uitgevoerd om langere treinen te kunnen ontvangen in het betreffende kuststation. Een pijnlijk neveneffect, mevrouw de minister, is dat om die werken te kunnen uitvoeren men ervoor heeft gekozen om de verbinding tussen Adinkerke en Duinkerke definitief door te knippen. Er is terecht vanuit een aantal verenigingen – ik vermeld de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers maar ook een regionaal actiecomité "Trekhaak 73" – protest gerezen tegen het feit dat uitgerekend die verbinding tussen Adinkerke en Duinkerke definitief wordt opgebroken.

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?

Mevrouw de minister, als ik even het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract met de NMBS ter hand neem, dan stel ik wel degelijk vast dat artikel 30bis van het betrokken bijvoegsel zeer uitdrukkelijk stelt: "Ten bewarende titel en tot de vervaldag van het onderhavige beheerscontract, verbindt de NMBS zich ertoe geen buiten dienst gestelde spoorlijnen meer op te breken, ongeacht de reden voor buitendienststelling."

Om die reden heb ik twee concrete vragen, mevrouw de minister. Kan u betrokken werken bevestigen waarbij de spoorlijn tussen Adinkerke en Duinkerke definitief zou zijn doorgeknipt? Staat in uw visie dit niet haaks op het betrokken artikel dat ik zonet citeerde uit uw eigen beheersovereenkomst met de NMBS?

03.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Bultinck, de relatie De Panne-Adinkerke wordt niet doorgeknipt. Er gebeurt enkel een lokale aanpassing van de spoorconfiguratie om het verlengen van het perron 1 mogelijk te maken. Dankzij deze verlenging zullen langere treinen kunnen worden ontvangen op het gemeenschappelijk perron met de kusttram. Zoals ik reeds eerder antwoordde op vragen van mijnheer Leterme wordt er lokaal ongeveer 20 meter spoor uitgebroken en worden wissels vernieuwd en verplaatst. Hierbij blijft de relatie met Frankrijk absoluut intact.

03.02 Isabelle Durant, ministre: 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): Mevrouw de minister, ik dank u uiteraard voor uw antwoord. Het is voor een stuk geruststellend te mogen vaststellen dat technisch de verbindingen niet definitief worden doorgeknipt. Ik zou u toch willen attenderen op het feit dat het een zeer belangrijke lijn zou kunnen zijn. Boven het Antwerpse hebben we de problematiek van de IJzeren Rijn. In onze contreien is er de problematiek van de IJzerlijn. Op die manier zou een belangrijke verbinding kunnen ontstaan tussen Antwerpen en de Kanaaltunnel in Calais. Dit zou een veel kortere route zijn met mogelijkheden tot expansie in vergelijking met routes die nu worden gebruikt via Kortrijk en Rijsel. Ik zou toch enige aandacht in de plannen willen vragen voor een betere uitbouw van de lijn 73 en meer specifiek voor de verdere uitbouw van die IJzerlijn.

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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag heeft tot doel de juiste interpretatie van dit koninklijk besluit te kennen.

Mevrouw de minister, ik denk dat het niet in uw bedoeling ligt om mensen te verbieden kinderen te vervoeren achteraan op een zijte. Als men dit koninklijk besluit met slechte intenties zou lezen, zou dat echter wel eens de conclusie kunnen zijn. Het bedoelde koninklijk besluit vermeldt immers dat alleen in aan fietsen gekoppelde aanhangwagens passagiers mogen worden vervoerd. Hun aantal mag niet meer dan twee bedragen en ze moeten minder dan acht jaar oud zijn. In dat geval moet de aanhangwagen speciaal uitgerust zijn voor het vervoer van passagiers. Tot daar is er niets aan de hand. Het is positief dat u tijdens deze legislatuur de afmetingen van de fietskarren verruimd hebt. Ik meen dat het de bedoeling was om dit te gaan regelen. Alleen bestaat er nu enige ongerustheid bij de gebruikers van fietsen over de vraag of zij kinderen nog gewoon in een erkend kinderzitje achteraan mogen vervoeren. De tekst spreekt immers over het aantal zitplaatsen maar dan heel algemeen, bijvoorbeeld in wagens. Vandaar dat ik enige duidelijkheid vraag van u. Is dit artikel alleen van toepassing op fietskarren? Bedoelt dit artikel alleen dat karren die getrokken worden door wagens, bromfietsen en andere geen passagiers mogen vervoeren? Dat is wat ik vermoed, maar wat niet voor honderd procent duidelijk is. Sluit dit soms uit dat kinderen nog achteraan op de fiets in een erkend kinderzitje zouden worden vervoerd?

04.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Schalck, ik dank u voor uw vraag omdat ze een mogelijkheid vormt om de interpretatie te bevestigen. Het blijft uiteraard toegelaten om kinderen te vervoeren in een kinderzitje achter op de fiets. Het woord "alleen" voert het onderscheid in tussen fietsen en bromfietsen. Ik geef wat meer uitleg.

Het eerste lid van artikel 44, 4 handelt over zitplaatsen voor het vervoer van personen op fietsen, bromfietsen, motorfietsen en al dan niet gemotoriseerde drie- of vierwielers. Het vervoer van passagiers is toegelaten voor zover er zitplaatsen zijn ingericht, bijvoorbeeld in een kinderzitje achter op de fiets. De nieuwe toegevoegde bepaling handelt specifiek over het vervoer van passagiers in een aanhangwagen. Dat is alleen toegelaten in aanhangwagens voor fietsen, met ingerichte zitplaatsen. Het woord "alleen" houdt dus een verbod in op het vervoer van passagiers in aanhangwagens van bromfietsen, motorfietsen en al dan niet gemotoriseerde drie- of vierwielers. Ik kan dus bevestigen dat het tweede lid geenszins een ontkrachting van het eerste lid is.

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

04.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, uw antwoord is wat ik graag zou gehoord hebben en wat mij wel logisch lijkt. Het is misschien wel goed dat deze interpretatie nog eens door u is gegeven omdat men nooit weet of het door anderen niet anders wordt gelezen. Nu is het duidelijk. Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, sinds de FOD's zijn opgericht in het kader van Copernicus dienen de diverse voorzitters van directiecomités een managementplan op te stellen, ook in de FOD waarvoor u politiek verantwoordelijk bent. Dit dient binnen een bepaalde termijn te gebeuren.

Wij stellen toch een aantal punten vast. Ten eerste, de diverse voorzitters van directiecomités hebben hetzij niet tijdig, hetzij nog steeds niet hun managementplan klaar. Ten tweede, de beleidsraad van de FOD heeft het in sommige gevallen nog niet goedgekeurd. Ten derde, vele voorzitters hebben een beroep gedaan op externe consultancy om die managementplannen op te stellen, hoewel de voorzitters van de directiecomités verplicht waren om zulks te doen. Vandaar heb ik de volgende vragen, mevrouw de minister.

Kunt u mij meedelen of het managementplan van de voorzitter FOD Verkeer werd goedgekeurd? Hoeveel maanden na de aanstelling van de voorzitter is dit gebeurd? Is het met andere woorden tijdig gebeurd? Is het document publiek?

Ik kan u meedelen dat diverse ministers – ik stel deze vraag niet alleen aan u, maar ook aan diverse collega's – reeds bevestigend hebben geantwoord dat het document publiek is. Zij hebben het ook ter beschikking gesteld van de commissie, zodat de commissarissen hiervan gebruik kunnen maken en er inzage in hebben.

Wat zijn de essentiële bepalingen ervan en welke concrete elementen ter verbetering van de dienstverlening aan het publiek zijn erin opgenomen? Is er voor het opstellen van het managementplan FOD Verkeer een beroep gedaan op externe hulp? Zo ja, door wie en wat was hiervan de kostprijs?

05.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega, het ontwerp van managementplan en operationeel plan van de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Transport werd mij overgemaakt kort na zijn aanstelling, rekening houdend met de vakantieperiode, overeenkomstig het koninklijk besluit van 29 oktober 2001, betreffende de aanduiding en de uitoefening van de managementfuncties in de federale overheidsdiensten. Dit koninklijk

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: 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

besluit bepaalt inderdaad dat de houder van de managementfunctie een ontwerp van managementplan en operationeel plan dient te bezorgen binnen de drie maanden na zijn aanstelling. De termijn heeft betrekking op het ontwerp en niet op het definitief plan, vermits het definitief plan in onderling overleg met de bevoegde minister desgevallend dient te worden aangepast. Dit was in casu ook het geval.

Ik heb het managementplan uiteindelijk op 5 maart 2003 goedgekeurd. Ik overhandig ter inzage een exemplaar in elke taal aan de commissie. Het managementplan werd opgesteld rekening houdend met het strategisch plan, dat in dit geval gelijk werd gesteld met de algemene beleidsnota van de Federale Overheids Dienst voor het begrotingsjaar 2003. Zoals voormeld koninklijk besluit oplegt, is het betrokken managementplan zodanig opgesteld dat het uitdrukkelijk de beschrijving van de algemene beheersopdrachten en de verplichtingen van de voorzitter terzake, de strategische en operationele doelstellingen en zijn verplichtingen terzake, alsook de toegekende budgettaire middelen bevat.

Zoals u in het plan zult kunnen lezen, werden elk van deze elementen in het plan uitvoerig uiteengezet. Als antwoord op uw vraag kan ik u zeggen dat er inderdaad een aantal concrete elementen werden opgenomen ter verbetering van de dienstverlening aan het publiek. Zo vermeldt het plan bijvoorbeeld de vereenvoudiging van de procedures, de kwaliteit van de communicatie, de houding tegenover de klant en het aanwenden van de middelen van e-government.

Ten slotte, kan ik nog zeggen dat voor het opstellen van het plan de voorzitter inderdaad een beroep gedaan heeft op externe hulp, te weten het consultancybureau Delta 1, dat werd aangeduid via een overheidscontract voor een bedrag van 26.136 euro, inclusief BTW.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ten eerste, ik dank de minister voor haar antwoord. Het zou mij behagen indien een kopie van het managementplan rondgedeeld werd aan alle leden van de commissie en eventueel een extra kopie aan mij wordt bezorgd want ik ben geen lid van deze commissie. Ik dank de minister daarvoor.

Ten tweede, wat de termijn betreft, vind ik het belangrijk dat het plan er is. Wanneer u zegt dat het overeenkomt met de algemene beleidsnota, lijkt mij het logisch. Ik denk echter niet dat het in de geest is van de Copernicus-hervorming, waarin al voorzien is in een stuk autonomie voor de voorzitters van de FOD's. Het is niet noodzakelijk zo. De toekomst zal uitwijzen of u of iemand anders na 18 mei op die stoel zal zitten, maar de voorzitter van de FOD zal blijven. Het zou kunnen dat er dan andere politieke accenten worden gelegd - ik spreek in de voorwaardelijke wijs -, maar die voorzitter zit dan met dat managementplan. Een managementplan dient eigenlijk niet om politieke beleidslijnen uit te tekenen, dacht ik, dus dat verbaast mij wel wat. Maar goed, na lezing van het plan kan ik die kritiek misschien beter concretiseren.

Ten derde, het beroep op externen moet ik betreuren. 26.000 euro gemeenschapsgeld wordt weer eens weggegooid. De voorzitters van de FOD's verdienen intussen drie keer meer dan hun voorgangers

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 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

als secretaris-generaal. Ik vermoed dat in het Copernicus-plan stond dat zij die managementplannen moesten opstellen. Dan betreur ik dat dit moet worden voorgeschreven door externe consultancybureaus op de kap van de belastingbetaler. Dat is nog maar eens het bewijs dat men voor de hele Copernicus-hervorming te weinig een beroep doet op de expertise die hoe dan ook in de administratie aanwezig is en dat externe consultants in onze administratie aan het binnendringen zijn, wat ik een gevaarlijk fenomeen vind.

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 infiltrent ainsi l'administration.

De **voorzitter**: Dank u, mijnheer Verherstraeten.

Mevrouw de vice-eerste minister, u hebt ons het plan doen overhandigen in het Nederlands en in het Frans. Gaat u ermee akkoord dat wij het kopiëren en naar de leden sturen? Of moet het in het secretariaat blijven? Het mag verspreid worden? Goed, dan doen wij het zo.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, madame la ministre, il s'agit d'une question assez "pointilliste" à propos de laquelle je suis déjà intervenu brièvement la semaine passée et concernant les navetteurs qui possèdent un abonnement et reçoivent un bonus, c'est-à-dire un droit de voyager gratuitement.

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.

Dans l'intitulé de ma question, j'avais employé les termes "ticket plus" mais les navetteurs abonnés qui m'ont interpellé à ce sujet parlaient de "bonus pass". Je constate aujourd'hui que, dans l'intitulé officiel de la question, on parle de "bonus pass". En fait, c'est un permanent syndical qui avait employé le terme "ticket plus", mais la philosophie est exactement identique et les deux terminologies existent sans doute.

Je le répète. Il s'agit du droit de voyager gratuitement grâce à son abonnement. Voyager gratuitement, quand? Les jours fériés, le samedi et le dimanche, en juillet et août.

Certains navetteurs en question - c'est par eux que j'ai été approché - travaillent le samedi. Or, ils ne savent pas récupérer le samedi, si éventuellement c'est prévu. En tout cas, ils n'ont pas nécessairement envie de se mettre en route le dimanche. Ils demandent simplement de pouvoir utiliser le bonus en question pendant leur jour de récupération en semaine. Il s'agirait donc éventuellement d'assouplir le système.

Je me rends compte que c'est une question fort "pointilliste" de fin de législature et que ce n'est pas l'actionnaire qui gère ce genre de problème. Toutefois, nous sommes très sensibles à l'aspect social des choses. Il s'agit d'un cas particulier de personnes qui travaillent le week-end et qui voudraient bénéficier du système en semaine. L'actionnaire ayant un pouvoir d'incitation et de suggestion, c'est à cet aspect des choses que je fais appel.

06.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, fin de législature ou pas, je trouve que la demande est tout à fait légitime. C'était d'ailleurs une des raisons pour améliorer le système, ce qui est fait.

Depuis le début de cette année, avec l'introduction de la nouvelle action de fidélisation des détenteurs de cartes de train, le détenteur recevra, lors du renouvellement de sa carte de train, un bon de valeur, une réduction de 5,8 à 10% du prix de cette carte, selon qu'il est abonné mensuel, trimestriel ou annuel.

Le montant est calculé sur la base du prix plein. La valeur prise en compte pour le calcul de la réduction peut donc être plus importante que le montant effectivement payé par le détenteur. La réduction se présente sous la forme de bons de valeur non nominatifs qui peuvent être utilisés pour l'achat de billets pour des déplacements en service intérieur, sans restriction d'usage dans le temps, ce qui ne pénalise donc plus ceux qui bénéficient de jours de liberté en dehors du week-end parce qu'ils travaillent le week-end et qu'ils n'ont pas la possibilité ni l'envie de le récupérer, par exemple, le dimanche. Des formules de transition sont aménagées pour que les détenteurs actuels de "bonus pass" conservent les avantages acquis.

Je pense que le système de bonus que l'on a introduit répond au problème de votre camarade de la rue Neuve avec lequel je souhaite que vous puissiez garder les meilleures relations! (*Sourires*)

06.03 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Je pourrai donc aller me promener de temps en temps, rue Neuve, et retrouver le navetteur qui m'avait posé la question. Il est vrai que celui qui travaille au parlement n'a pas beaucoup de temps pour aller se promener au centre-ville, mais peut-être que dans quelques mois, j'aurai un peu plus de temps!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, quelques contretemps mercredi dernier ne m'ont pas permis de poser cette question au moment où j'aurais souhaité le faire. La presse a fait état, juste avant la semaine du carnaval, de l'éventuelle fermeture d'une cinquantaine de gares. Mercredi dernier, je n'avais pas reçu les modifications d'horaire avec le regroupement des questions, ce qui fait que nous avons dû courir entre la séance plénière et les commissions. Je n'ai donc pas pu malheureusement poser ma question. Elle a été regroupée avec une série de questions de collègues qui portaient sur le même objet ou sur des objets beaucoup plus larges ou relativement différents.

Madame la ministre, je sais que vous avez déjà répondu à cette question, j'ai lu votre réponse, mais je me suis permis de la réinscrire

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

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

pour revenir sur le sujet, en partant de la réponse qui avait déjà été donnée.

Vous avez confirmé, madame la ministre, qu'aucune décision officielle n'avait été prise. La presse prétendait qu'une information avait été diffusée à ce sujet. La question que je me posais sur le fond, c'est de me demander si cette orientation qui pourrait être prise par le conseil d'administration de la SNCB était compatible avec la volonté politique que vous avez annoncée et qui est celle du gouvernement d'augmenter de 50% en dix ans le nombre de voyageurs de la SNCB. Cela ne va-t-il pas à contresens d'une certaine volonté politique? En effet, il y a quelques années, on parlait non pas de fermetures mais de réouvertures de gares ou de petites lignes. On est ici devant une perspective tout à fait opposée à cette voie-là.

On verra la décision qui sera prise ultérieurement mais il semble que le critère retenu soit celui du chiffre d'affaires, de la vente de billets et autres produits de la compagnie des chemins de fer. D'après "Le Soir" du 28 février, la direction de la SNCB précisait qu'en cas de réduction du réseau de vente, il serait possible d'utiliser un autre critère que le chiffre d'affaires. Peut-on éventuellement avoir une précision? De quel(s) critère(s) s'agirait-il?

Avez-vous connaissance, à ce stade, de l'impact d'une telle décision sur l'emploi? Pouvez-vous donner des précisions à ce sujet? Avez-vous une répartition pour chaque gare ou par région du pays? Une autre question est celle de la sécurité. L'absence de présence humaine dans certaines gares ne risque-t-elle pas de poser des problèmes de sécurité ou, en tout cas, de créer dans le chef des clients de la SNCB, des navetteurs, un sentiment d'insécurité? Je lis dans votre réponse que vous opérez une distinction entre la sécurité et la sûreté.

Je voulais également vous interroger plus spécifiquement sur la ligne 132 Charleroi-Mariembourg-Couvin. Vous savez que j'y suis attentif. C'est une ligne pour laquelle vous avez décidé d'instaurer le concept de qualité totale. En lisant l'article de presse et en voyant ce qui était prévu pour Philippeville et Couvin, qui sont des petites villes mais dont les gares sont relativement importantes, je me suis inquiété. Je me suis dit que c'était totalement incompatible avec cette notion de qualité totale qui induit, comme vous l'avez d'ailleurs dit antérieurement, une notion d'accueil, de proximité. La suppression de guichets dans ces deux gares me paraissait incompatible avec la qualité totale, tant pour la ligne 132 que pour les autres lignes concernées par cette notion.

Dans votre réponse, vous dites que dans les gares de type IC/IR, les guichets ne devraient pas être fermés. Vous citez nommément Philippeville, Mariembourg et Couvin, ce qui répond à la crainte de la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Vous dites que ces gares IC/IR sont celles, je vous cite, "doivent correspondre au moins à la gare principale de toutes les villes reliées au rail, ce qui est l'objectif, à savoir d'assurer un service de proximité bien réparti sur le territoire et une maximisation de l'utilité." C'est évidemment dans ces gares qu'on trouve le potentiel le plus élevé de clients. De nouveau, si on veut atteindre l'objectif du gouvernement qui est d'augmenter de 50% en dix ans, il y a là un potentiel, et ce n'est pas en fermant les

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?

guichets qu'on peut atteindre cet objectif, à mon avis.

Voilà les questions que je souhaitais vous poser, madame la ministre.

Les gares pour lesquelles vous avez donné une réponse claire ne doivent pas être visées par les fermetures.

Vous n'excluez donc pas des fermetures de guichets dans un certain nombre de gares. Vous dites que d'autres gares qui ne sont pas IC/IR pourraient être soit maintenues, soit fermées.

Je vais prendre l'exemple de Gedinne, gare relativement importante dans le sud de l'arrondissement de Dinant. Est-elle menacée? Tenant compte d'autres critères, peut-elle être éventuellement maintenue?

Vous évoquez les partenariats avec les autorités locales et La Poste. Je suis sceptique. Soit, La Poste est déjà implantée, et ce n'est en tout cas pas en un jour que les choses peuvent évoluer vers un regroupement de services à la clientèle, soit les communes ont d'autres locaux plus centraux, alors que les gares se trouvent parfois à l'extérieur. Tout cela pose des problèmes, sans parler des finances des communes. C'est pourquoi je suis quelque peu sceptique quand j'entends parler de partenariats. Tant mieux si cela peut se faire, mais je m'interroge sur les résultats!

Pour les autres petites gares, je suis inquiet pour l'accueil et la proximité. De façon générale, cela ne me semble pas aller dans le sens d'une attractivité du rail.

Aussi, je souhaite connaître votre avis, votre philosophie en la matière et éventuellement les initiatives que vous comptez prendre en rapport avec le conseil d'administration sur ce dossier.

07.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, tout d'abord, comme vous l'avez lu dans ma réponse la semaine dernière en commission, je confirme qu'il ne s'agit en aucune manière d'une décision. Il s'agit d'un travail d'étude, d'évaluation interne qui avait pour but d'orienter des travaux futurs. Il a été communiqué à la presse mais il ne correspond à aucune décision. Cette étude ne porte pas non plus sur la fermeture de gares; il s'agit simplement, même si c'est important et je vais y revenir, de la présence du personnel au guichet. Les gares continuent d'exister.

Je le dis et je le répète, la présence de personnel dans les gares est un élément à la fois de sécurité, d'accueil et de convivialité. Les gares vides sont moins attractives et pourraient être ressenties comme des lieux moins sûrs par les voyageurs.

Dans la proposition de contrat de gestion que j'ai faite à la SNCB et qui n'a rien à voir avec la publication de cet article dans la presse -, tenant compte de la diversité des gares et même si les gares de Philippeville, Mariembourg et Couvin ne sont pas concernées, le travail préliminaire de la SNCB ne portant pas sur les gares IC/IR - j'ai effectivement évoqué la question des partenariats.

Selon moi, il faut travailler au cas par cas et faire preuve de

07.02 Minister Isabelle Durant: 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

créativité puisque la situation d'un bureau de poste peut parfois être centrale et la gare "périphérique" par rapport au centre ou le contraire. Cela ne concerne donc pas que La Poste mais aussi éventuellement d'autres éléments.

En la matière, je vous renvoie à la conférence de presse du Comité consultatif des usagers qui a été publiée dans la presse hier et ce matin, et qui faisait des suggestions de même nature, en appelant à la créativité pour répondre à des impératifs de sécurité, de sûreté et d'ouverture à la clientèle pour le voyageur occasionnel, même s'il s'agit souvent d'abonnés. En fait, il s'agit du potentiel économique insuffisant lié à la caisse quotidienne du guichetier, de manière à combiner des objectifs. Mais il n'y a aucune règle; c'est plutôt un appel à la créativité en fonction des situations locales.

Enfin, en ce qui concerne la question de l'impact sur l'emploi, par définition, puisqu'il s'agit d'un travail dont je n'ai pas eu connaissance, qui n'a pas été soumis au comité de direction ni au conseil d'administration, je n'ai fait aucun calcul, d'autant plus qu'il va de soi que s'il y en avait un, il serait aussi lié à la réaffectation interne à d'autres tâches.

Je n'ai pas fait ce calcul parce qu'il ne s'agit pas d'un texte qui a été soumis au comité de direction ou au conseil d'administration pour décision. Les choses en sont là et nulle part ailleurs.

Pour l'avenir, je suis attentive au volet d'accueil et de convivialité lié à l'objectif du gouvernement de 50%. Je vous rappelle que nous en sommes déjà à 13,2% en trois ans. Je pense donc que nous avons réalisé notre part de l'objectif et qu'il faut surtout le poursuivre. Cet élément est important par rapport au rôle que peut jouer une gare, même une petite gare dans une commune ou dans une localité.

J'espère que le jour où la question sera posée en comité de direction et au conseil d'administration, elle le sera sur la base de ma proposition, consistant à réfléchir de façon créative pour répondre à des impératifs gestionnaires qu'on ne peut pas considérer sans intérêt, tout en maintenant le cap sur la qualité, l'accueil, la convivialité et la sécurité, puisque tout cela se tient, pour renforcer l'attractivité aux yeux d'une clientèle existante ou future. La recherche de partenariats peut être intéressante dans l'un ou l'autre endroit, mais certainement pas partout. Un partenariat au cas par cas entre les autorités locales, la SNCB et par exemple d'autres entreprises publiques qui y ont un siège, comme La Poste, peut être utile et intéressant. J'en appelle donc à cette créativité. Ce n'est évidemment pas une règle systématique à appliquer de façon linéaire dans l'avenir, mais plutôt dans un souci de travail, de bon partenariat.

07.03 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, je remercie Mme le ministre pour les réponses qu'elle nous a apportées, en tout cas pour sa confirmation du fait qu'il n'y a pas de décision à ce stade.

L'article de presse a suscité de l'inquiétude tant dans le personnel que parmi les utilisateurs du rail. La crainte réelle portait aussi sur le fait que la fermeture d'un guichet risquait d'être la première étape vers la fermeture définitive d'une gare. Je partage votre avis selon lequel des gares sans présence humaine sont moins attractives pour

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 verhinderen. Als verkozenen van

le rail, ce qui me paraît contradictoire avec l'objectif poursuivi.

Je prends bonne note du chiffre de 13,2% d'augmentation de voyageurs depuis 1999. C'est un élément à prendre en compte. Je suis tout à fait favorable à la créativité. Je suis originaire d'un petit village, d'une petite commune. J'ai pu y empêcher la fermeture d'un bureau de poste qui est à présent installé dans des locaux communaux mais ce n'est pas toujours simple. Je ne suis pas persuadé qu'il y ait une symétrie entre la carte de La Poste et la carte de la SNCB, et que ce soit très facile à régler pour des raisons de localisation et d'infrastructure. Cela dit, je suis évidemment favorable à l'idée de partenariats, en ce compris avec les autorités locales qui veulent défendre le service public, y compris dans les régions rurales.

Sur le plan de l'emploi, vous dites ne pas disposer de calculs ni d'informations précises sur ce que serait l'économie éventuelle. Il faut savoir si le jeu en vaut vraiment la chandelle. S'il y a des réaffectations, il faut effectuer un calcul coût/bénéfice, en ce compris l'aspect qualitatif du service.

Enfin, concernant les régions rurales, je suis moi-même un élu d'une région rurale. Je vais prendre l'exemple de Gedinne. C'est une petite commune mais qui draine toute une clientèle pour la SNCB d'une région environnante. L'absence de personnel dans ce type de gare serait préjudiciable. Il y en a sans doute d'autres dans le pays, je ne fais que prendre un exemple que je connais mais je plaiderais de la même manière pour une gare d'une région rurale flamande. Il est important d'examiner, au cas par cas, la possibilité de maintenir ce personnel dans un souci de proximité et d'attractivité du rail, y compris dans les régions rurales.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 11.05 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.05 uur.

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.