



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

22-11-2000

22-11-2000

15:00 uur

15:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</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 + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</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 : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

- Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "bepaalde aspecten van de pilootopleiding" (nr. 2527) 1
Sprekers: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een speculatieve operatie van de NMBS" (nr. 2539) 3
Sprekers: Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het investeringsplan 2001-2010 van en het beheerscontract met de NMBS' (nr. 2540) 4
Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Bart Somers**
- Samengevoegde mondelinge vragen van 6
 - de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het mobiliteitsplan' (nr. 2561)
 - de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de verhoging van de investeringsdotatie voor de NMBS' (nr. 2608)
Sprekers: Bruno Van Grootenbrulle, Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heraanleg van Leuven-Noord" (nr. 2563) 11
Sprekers: Kristien Grauwels, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de audit van de minister van Mobiliteit en Vervoer over de NMBS" (nr. 2557) 13
Sprekers: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen van ABX in Zuid-Oost Azië" (nr. 2570) 15
Sprekers: Bart Somers, Isabelle Durant,

SOMMAIRE

- Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "certains aspects de la formation de pilote" (n° 2527) 1
Orateurs: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une opération spéculative de la SNCB" (n° 2539) 3
Orateurs: Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le plan d'investissements 2001-2010 et le contrat de gestion de la SNCB' (n° 2540) 4
Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, **Bart Somers**
- Questions orales jointes de 6
 - M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le plan de mobilité' (n° 2561)
 - M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'l'augmentation de la dotation pour investissements à la SNCB' (n° 2608)
Orateurs: Bruno Van Grootenbrulle, Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de Louvain-Nord" (n° 2563) 11
Orateurs: Kristien Grauwels, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'audit de la SNCB à la demande de la ministre de la Mobilité et des Transports" (n° 2557) 13
Orateurs: Bart Somers, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements d'ABX en Asie du Sud-Est" (n° 2570) 15
Orateurs: Bart Somers, Isabelle Durant,

vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde mondelinge vragen van 18
 - de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het nieuwe uitstel van het inzetten van de nieuwe dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt' (nr. 2573)
 - de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de problemen met de nieuwe dieseltreinen voor de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt' (nr. 2602)
 - de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de opnieuw uitgestelde vervanging van de dieseltreinen op de lijnen Antwerpen-Mol-Neerpelt en Mol-Hasselt en mogelijke tijdelijke compensatiemiddelen voor de treinreizigers' (nr. 2733)

Sprekers: **Jan Peeters, Jan Mortelmans, Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de 18
 - M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le nouveau report de la mise en service des nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Neerpelt' (n° 2573)
 - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les problèmes relatifs aux nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt' (n° 2602)
 - M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le report répété du remplacement des michelines sur les lignes Anvers-Mol-Neerpelt et d'éventuels moyens temporaires de compensation pour les voyageurs' (n° 2733)

Orateurs: **Jan Peeters, Jan Mortelmans, Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans 22
 aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het personeelsgebrek bij de NMBS in de streek Klein-Brabant en het Vaartland (Willebroek)" (nr. 2619)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice- 22
 première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de personnel à la SNCB dans la région de Petit-Brabant et du Pays du Canal (Willebroek)" (n° 2619)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Magda De Meyer 22
 aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan hoge perrons in de NMBS-stations" (nr. 2637)

Sprekers: **Magda De Meyer, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de Mme Magda De Meyer à la 22
 vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de quais élevés dans les gares de la SNCB" (n° 2637)

Orateurs: **Magda De Meyer, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Samengevoegde interpellaties en mondelinge 24
 vraag van

- de heer Francis Van den Eynde tot de vice- 24
 eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op Zaventem' (nr. 529)

- de heer Lode Vanoost tot de vice-eerste minister 24
 en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op de luchthaven van Zaventem' (nr. 557)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste 24
 minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid van de luchthaveninstallaties van Brussel-Nationaal' (nr. 2719)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Lode Vanoost, Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Interpellations et question orale jointes de 24

- M. Francis Van den Eynde à la vice-première 24
 ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 529)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et 24
 ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 557)

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et 24
 ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sûreté des installations de l'aéroport de Bruxelles-National' (n° 2719)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Lode Vanoost, Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Moties 28
 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan 28

Motions 28
 Question orale de M. Daan Schalck à la vice- 28

de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de impact van het stoppen van de HST in Zaventem op het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 2681)

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

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'impact du passage du TGV à Zaventem sur le trafic intérieur" (n° 2681)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepasbaarheid van het verkeersreglement over het wielertoerisme op het fietspoolen" (nr. 2711)

Sprekers: **Els Van Weert, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'applicabilité des dispositions du code de la route sur le cyclotourisme aux élèves se rendant à l'école en bicyclette sous la garde d'un adulte" (n° 2711)

Orateurs: **Els Van Weert, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dragen van de helm door motorfietsers" (nr. 2716)

Sprekers: **André Smets, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque des conducteurs de cyclomoteurs" (n° 2716)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Th. Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de publiciteit aangaande de door de NMBS op het binnenlands net toegepaste tarieven" (nr. 2728)

Sprekers: **Marie-Th. Coenen, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de Mme Marie-Th. Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la publicité des prix appliqués par la SNCB sur son réseau intérieur" (n° 2728)

Orateurs: **Marie-Th. Coenen, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 NOVEMBER 2000

15:00 uur

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

du

MERCREDI 22 NOVEMBRE 2000

15:00 heures

De vergadering wordt geopend om 15.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 15.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "bepaalde aspecten van de pilootopleiding" (nr. 2527)

01 Question orale de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "certains aspects de la formation de pilote" (n° 2527)

01.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wens u enkele vragen te stellen over een problematiek die ik in verleden geregeld heb gevolgd. Ik geef een overzicht van de feiten.

Sinds 1 mei 2000 gelden strengere regels voor de opleiding van lijnpiloten. Bij het invoeren van die nieuwe maatregelen horen uiteraard ook overgangsmatregelen. Het is evident dat wanneer men de aard van de opleiding verandert, er overgangsmatregelen nodig zijn voor de mensen die de opleiding al aan het volgen zijn. Bij koninklijk besluit van 10 januari 2000 werd beslist dat voor de opleiding van lijnpiloten bepaalde trainingen moeten worden gevolgd die voorheen niet verplicht waren.

Voor leerling-piloten die al een deel van hun opleiding hebben voltooid, rijst hier een probleem. Zij moeten blijkbaar een deel van die dure opleiding overdoen. De leerling-piloten betwisten niet dat hun opleiding moet worden aangepast en

gemoderniseerd. Daar gaat het niet om, integendeel, zij betwijfelen het nut van die nieuwe eisen zeker niet. Zij stellen alleen dat het niet billijk is om nieuwe maatregelen op te leggen voor een onderdeel van hun opleiding dat zij reeds achter de rug hebben.

In het onderwijs is het een algemeen aanvaarde praktijk dat nieuwe regels enkel worden opgelegd aan beginnende studenten of aan studenten die het betreffende onderdeel van de opleiding nog niet hebben aangevat. Artikel 116 bepaalt dat de oude regels van het ministerieel besluit van 1969 gelden als de aanvrager zijn opleiding heeft aangevat vóór de dag van inwerkingtreding van het voornoemde koninklijk besluit.

Volgens het Bestuur der Luchtvaart betekent dit dat de nieuwe regels gelden voor de leerling-piloten die het betrokken onderdeel - de type-rating training, een training op bepaalde types toestellen - voor 1 mei 2000 nog niet hebben aangevat. Een aantal studenten heeft het theoretisch gedeelte van deze training gevolgd. Het koninklijk besluit spreekt evenwel niet over de onderdelen van de opleiding, maar over de opleiding in het algemeen.

Aan de opleiding van piloten is een bepaald sociaal aspect verbonden. In het verleden heb ik daarover nog gesproken met uw voorganger de heer Daerden. De opleiding van piloten is een dure aangelegenheid. Het gaat in feite over een fundamenteel probleem dat verder reikt dan de vraag die ik u vandaag stel. Dit probleem wordt wel acuut omdat dit koninklijk besluit een aantal leerling-piloten verplicht een gedeelte van hun opleiding opnieuw te beginnen. Dit veroorzaakt bijkomende kosten voor een opleiding die sowieso

al duur is.

Voor de snelle invoering van deze nieuwe maatregel vraagt de overheid de spoedprocedure. Het gaat echter over Europese regels die sinds 1991 op uitvoering wachten. Sta me toe hierover twee vragen te stellen. Ten eerste, waarom wordt hiervoor de urgentie ingeroepen? Ten tweede, is het niet gepast om billijke overgangsmaatregelen en de invoering van die nieuwe voorwaarden slechts te laten gelden voor leerling-piloten die hun opleiding na 1 mei hebben aangevat?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, sedert 1 mei 2000 is het koninklijk besluit van 10 januari 2000 tot regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurders van vliegtuigen in België van toepassing. Dit besluit voert in België de geharmoniseerde voorwaarden in voor het verkrijgen van vliegvergunningen. Deze voorwaarden werden gezamenlijk uitgewerkt door de luchtvaartautoriteiten van 24 Europese landen die lidstaat zijn van de Joint Aviation Authority's. Dit betekent dat een kandidaat die na 1 mei 2000 een opleiding aanvangt om een vliegvergunning te behalen, aan de voorwaarden van dit besluit moet voldoen.

Voor kandidaten die vóór 1 mei 2000 een opleiding - zowel het theoretische als praktische gedeelte, of beide -, tot het verkrijgen van een vliegvergunning hebben aangevat, gelden overgangsmaatregelen. Hierdoor kunnen deze kandidaten hun opleiding volgens het oude systeem voortzetten, op voorwaarde dat zij hun vliegvergunning voor 30 juni 2003 bekomen.

Dit betekent dat de leerling-piloten in de praktijk beschikken over een ruime overgangsperiode van tenminste drie volle jaren om hun begonnen opleiding te beëindigen. Het koninklijk besluit van 10 januari 2000 verplicht in geen enkel geval dat kandidaten die vóór 1 mei hun opleiding begonnen, deze opleiding gedeeltelijk moeten herbeginnen. Het kan wel tot gevolg hebben dat sommigen voor bijkomende onkosten staan voor deze opleidingen die zij na deze datum aanvangen, omdat zij dan onder de bepalingen van het nieuwe besluit vallen.

Wat de snelheid waarmee de nieuwe maatregel wordt ingevoerd betreft, vestig ik uw aandacht op het groot economisch en operationeel belang ervan voor de Belgische luchtvaartindustrie. De relatief zeer hoge kost die de opleiding van de piloten voor de luchtvaartmaatschappij uitmaakt, zal in belangrijke mate verminderen. Wij zullen namelijk kunnen meegenieten van een systeem

waarin piloten die in andere Europese maatschappijen een gelijkaardige opleiding hebben genoten, gemakkelijker zullen kunnen worden uitgewisseld. Tevens zal de opleiding die deze Europese maatschappijen zelf aan hun piloten verstrekken, door de andere Europese landen zonder bijkomende kosten en formaliteiten kunnen worden erkend. Daarnaast kunnen Belgische vliegscholen die volgens het nieuwe systeem een opleiding verstrekken, kandidaat-piloten uit andere lidstaten aantrekken, waardoor zij op het vlak van de vliegopleiding kunnen concurreren met de scholen in de andere landen.

Tenslotte is er een aanzienlijk belang van de genoemde maatregel voor de Belgische piloten zelf. Een Belgische vliegvergunning die wordt uitgereikt volgens de nieuwe normen, wordt door de andere JAA-lidstaten immers zonder enige bijkomende formaliteiten aanvaard. Voor de piloten zelf heeft dit een grotere mobiliteit tot gevolg. Zij hebben namelijk rechtstreeks toegang tot de Europese arbeidsmarkt. Bovendien vermindert hun administratieve en financiële last omdat de procedure wordt afgeschaft die een Belgische vliegvergunning in de andere lidstaten geldig maakte.

Over de zogenaamde plotse invoering van het nieuwe systeem wil ik nog het volgende kwijt. In oktober 1997 werden door het Bestuur van de Luchtvaart over het nieuwe systeem vergaderingen georganiseerd, samen met de verantwoordelijken voor de opleiding van alle Belgische luchtvaartmaatschappijen. Dit gebeurde al met het oog op een tijdige informatieverbreiding. In februari 1998 volgde een informatievergadering waarop alle Belgische vlieg instructeurs waren uitgenodigd. In de loop van 1999 tenslotte hadden meerdere bijeenkomsten plaats met de verantwoordelijken van de opleidingsscholen die bij de opleiding van piloten betrokken zijn. De invoering van de nieuwe normen werd bijgevolg tijdig aangekondigd en toegelicht.

Hier beëindig ik mijn verklaring betreffende dit nieuwe systeem en betreffende de overgangsperiode voor de Belgische piloten. Ook de Europese piloten kunnen nu met een duidelijk systeem hun vergunningen gebruiken in een ander land.

01.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar duidelijke toelichting. Ik denk dat hiermee enkele misverstanden opgeklaard zijn. Uit mijn contacten met de leerling-piloten bleek namelijk

dat een en ander niet duidelijk was. Ik hoop dat de hemel nu een beetje opgeklaard is voor de mensen die de ambitie hebben om piloot te worden in ons land.

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

02 Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une opération spéculative de la SNCB" (n° 2539)

02 Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een speculatieve operatie van de NMBS" (nr. 2539)

02.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, fin septembre, la presse révélait que la SNCB avait dû inscrire dans ses comptes du premier semestre 2000, une réduction de valeur de 1,2 milliard de francs sur sa participation dans la société Global Tele System. Cette participation provenait de l'échange d'actions Hermes Europe Railtel, intervenu en juin 1999 et qui avait alors dégagé 2,4 milliards de francs de plus-value sur réalisation d'actifs immobilisés. Cette plus-value, inscrite comme produit exceptionnel dans le compte de résultats 1999, avait permis à la SNCB de distribuer, en fin d'année, des dividendes.

A ce jour, la moins-value peut être évaluée à quelque 2 milliards de francs compte tenu d'un cours actuel de 1,3 dollar contre 40 dollars lors de l'échange. Il faut savoir que, le 28 janvier dernier, la direction de la SNCB suggérait de ne vendre ces actions que lorsque les conditions du marché seraient favorables. Mais cela s'est mal passé vu que, depuis lors, le titre a entamé une lente descente.

Si cette participation était considérée comme un placement de trésorerie à court terme, comment peut-on expliquer que les responsables financiers de la SNCB n'ont pas réagi lors de la baisse du cours de GTS sur l'EASDAQ? S'il est confirmé que les actions en question étaient effectivement considérées comme un placement de trésorerie à court terme, quelle est la personne responsable de la gestion de la trésorerie à court terme à la SNCB?

Quelles responsabilités encourent les administrateurs, et en particulier l'administrateur délégué et le comité de direction ou le comité restreint face à ce qu'il convient d'appeler une lourde faute de gestion.

Enfin, quelles sont les sanctions auxquelles s'exposent les responsables?

02.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Chastel, effectivement en juin 1999 le conseil d'administration de la SNCB marquait son accord sur un échange d'actions qu'elle détenait contre des actions de la firme GTS et espérait ainsi réaliser une plus-value d'environ 2,5 milliards selon le cours de bourse de l'époque. Le contrat prévoyait aussi que la SNCB ne pouvait pas les vendre avant 6 mois, c'est-à-dire fin 1999.

En janvier 2000, le conseil d'administration a mandaté le comité de direction de vendre les actions dès que les conditions du marché seraient favorables. Or, à cette date, le cours boursier permettait de dégager la plus-value la plus importante vu qu'il n'a pas cessé de diminuer par la suite. La décision du conseil d'administration n'a pourtant pas été exécutée par le comité de direction. Ceci pourrait donc témoigner d'un problème de transparence dans la gestion opérée par les organes de la SNCB, tant par rapport au processus décisionnel lui-même que par rapport à la transparence comptable que l'actionnaire est en droit d'attendre.

La décision de donner le mandat, afin de vendre ces actions, relevait en effet du conseil d'administration. Donc, la responsabilité de l'exécution de cette décision relevait du comité de direction conformément à la loi de 1991 et aux statuts de la SNCB.

Par ailleurs, le conseil d'administration n'a plus délibéré sur le sujet depuis janvier 2000 jusqu'en octobre dernier alors que la valeur boursière ne cessait de chuter pendant ce temps.

La question de la responsabilité de la gestion de ce dossier semblerait donc se poser tant à l'égard du conseil d'administration, qui n'a plus remis le dossier à l'ordre du jour et ne s'est pas assuré de l'exécution de la décision, qu'à l'égard du comité de direction qui n'a pas effectué sa tâche d'exécution de la décision.

Voilà pour ce qui concerne le volet des formes de la décision.

En ce qui concerne la transparence comptable, l'inexécution de la décision du CA a rendu les résultats de 1999 améliorés de façon artificielle pour près de 2 milliards de francs. Je vous rappelle à cet égard avec quel triomphalisme M. Schouppe était venu présenter en commission,

devant vous, les résultats de l'année 1999. C'était extrêmement plantureux et optimiste. Je n'avais d'ailleurs pas manqué de réagir en spécifiant que le résultat d'exploitation, témoin de la rentabilité de l'entreprise, avait diminué contrairement aux résultats qui avaient été annoncés.

Le bénéfice a été « dopé » mais il n'en reste pas moins que la SNCB savait que ce dernier serait distribué sous forme de dividendes à ses actionnaires. Il y a donc bien lieu de se demander pourquoi la SNCB n'a pas veillé à garder les liquidités équivalentes et donc, selon le principe de prudence énoncé dans la réglementation relative à la comptabilité et aux comptes annuels, pourquoi elle n'a pas vendu ses actions? A défaut de le faire, elle a pris des engagements vis-à-vis des actionnaires sur base d'une plus-value ou d'un bénéfice virtuel. Il y aurait donc lieu d'évaluer dans quelle mesure le management de la SNCB n'a pas privilégié une certaine spéculation par rapport à la prudence de rigueur, vu les décisions que la SNCB avait elle-même prises par rapport à ces actions.

En effet, si la loi comptable oblige à évaluer les actifs selon le principe de prudence, ce principe doit aussi se traduire dans les faits au travers de la gestion menée par le management de l'entreprise et, a fortiori quand il s'agit d'une société qui manipule les deniers publics et opère avec une trésorerie unique, ce qui est le cas à la SNCB.

Enfin, dès que l'information est parue, j'avais déjà demandé un rapport au commissaire du gouvernement, ce qu'il m'a fourni. Mais, pour compléter les informations en ma possession, je vais solliciter une analyse juridique complémentaire afin d'apporter toute la lumière sur la façon dont ce dossier a été traité. Cette analyse devra aussi déterminer si les règles d'évaluation comptable adoptées par la SNCB sont strictement conformes au principe de prudence comptable évoqué. Cela me permettra d'identifier réellement quels ont été les éventuelles fautes ou éléments qui seraient non conformes, d'une part, à la réglementation et au système de décision à la SNCB et, d'autre part, aux règles d'évaluation comptable auxquelles elle est assignée.

02.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Madame la ministre, merci pour ces éléments de réponse. Je pense qu'il faudra revenir à ce dossier en ce qui concerne les responsabilités, même si je suis d'accord avec vous pour considérer que la responsabilité, en tout cas de la non réalisation de

ces actions, est du ressort du comité de direction. En effet, c'est lui qui n'a pas exécuté la décision du conseil d'administration, même si ce dernier n'est plus revenu sur la situation depuis.

Il est évident que, sur le plan comptable, il s'agit évidemment d'une situation relativement catastrophique pour les deniers publics. Il y a lieu, dans les semaines et les mois à venir, d'essayer de trouver une solution pour que l'actionnaire principal à la SNCB puisse obtenir plus de clarté et de transparence par rapport à tout ce qui s'y fait, notamment dans le domaine des placements financiers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De mondelinge vraag nr. 2603 van de heer Ludo Van Campenhout wordt ingetrokken.

03 Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het investeringsplan 2001-2010 van en het beheerscontract met de NMBS' (nr. 2540)

03 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le plan d'investissements 2001-2010 et le contrat de gestion de la SNCB' (n° 2540)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik heb deze vraag reeds enkele weken geleden ingediend omdat de minister in haar nieuw mobiliteitsplan een methode voorstelt om een nieuw beheerscontract met de NMBS en een tienjarig investeringsplan te kunnen opstellen. Ik heb begrepen dat het uw bedoeling is, mevrouw de minister, om eerst het beheerscontract op te stellen en pas nadien, op basis daarvan, het tienjarig investeringsplan.

Het uitgangspunt dat u voorstelt kunnen wij in principe onderschrijven, op voorwaarde dat het geen nadeel voor de investeringen betekent en dat de toekomstplannen van de NMBS in het land - en specifiek in Vlaanderen - hierdoor niet worden gehinderd.

Ik stel vast dat u voor de procedure in het federaal mobiliteitsplan in 4 fasen voorziet die al in januari 2001 voltooid zouden moeten zijn. De eerste fase bevat de algemene mobiliteitsdoelstellingen en het algemeen vervoersplan. In de derde fase wordt het goedgekeurd plan vergeleken met de budgettaire mogelijkheden en in de vierde fase wordt het nieuwe beheerscontract en het nieuwe

tienjarig investeringsplan opgesteld. We spreken over januari 2001, maar dat is nog maar enkele maanden.

Mevrouw de minister, ten eerste, dreigt deze nieuwe methode geen maat voor niets te worden als de beide plannen tegen januari 2001 klaar moeten zijn? Kan de minister mij garanderen dat de NMBS bij het opstellen van het investeringsplan wel degelijk rekening zal houden met de bepalingen van het nieuwe beheerscontract?

Ten tweede, op welke tijdstippen in de procedure zal de minister het parlement over de stand van zaken inlichten en mogelijk ook raadplegen. Ik herinner u eraan dat u, zoals ook de eerste minister, vroeger al heeft beloofd dat het nieuwe investeringsplan aan de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven zou worden voorgelegd. Ik hoop dat hetzelfde geldt voor de modaliteiten van het nieuwe beheerscontract.

03.02 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, de heer Van Campenhout heeft mij gevraagd zijn vraag te stellen, als u dat goed vindt.

De **voorzitter:** Ik vind dat perfect, maar de vraag is niet helemaal dezelfde. U staat aan de agenda. U zult uw vraag vandaag kunnen stellen, maar u kunt niet in de plaats van de heer Van Campenhout komen.

03.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik kan de vraag van de heer Van Campenhout niet overnemen?

De **voorzitter:** Nee, maar u staat ingeschreven op het zesde agendapunt.

03.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de nieuwe methode die werd aangenomen door de regering, vertrekkend vanuit de politieke doelstelling om de vereiste middelen te bepalen, is nodig vanuit het standpunt van openbaar nut. Om zoveel mogelijk tijd te winnen, met name om de NMBS toe te laten zo vlug mogelijk te kunnen genieten van een verhoging van de middelen die tot haar beschikking worden gesteld, besliste de regering deze voorziening te laten intreden op 1 januari 2001. De tijdspanne is kort maar sommige voorzieningen zullen in voege treden met terugwerkende kracht. Daardoor wordt de hypotheek voor een conclusie van het geheel voor 1 januari opgeheven.

Tevens heeft het werk reeds goede vooruitgang geboekt. De doelstelling van de mobiliteit, met

name fase 1, werd door de regering omschreven op 17 oktober. Het ontwerp van vervoersplan, met name fase 2, dat ik zal voorleggen aan de regering ter concretisering van het luik spoorweg, is volgens deze politiek op de goede weg en zal op tijd af zijn. De NMBS van haar kant heeft reeds goede vooruitgang geboekt in de voorbereiding van haar ontwerp van investeringsplan dat zelfs enkele luiken van de regeringspolitiek integreert. Zij beschikt over een expertise die haar toelaat snel tegemoet te komen aan de nodige aanpassingen.

De voorziene timing is de volgende: transportplan eind november, voorbereiding beheerscontract april 2001, investeringsplan parallel, afsluiten van de werkzaamheden in juni 2001 met retroactiviteit tot 1 januari 2001. Het investeringsplan zal tegemoetkomen aan de noden van de vervoerplannen. Hetzelfde geldt voor het beheerscontract voorbestemd om onder contractuele vorm het geheel der verbintenissen van de twee partijen te bevatten. De goedkeuring van het investeringsplan en het afsluiten van het beheerscontract vallen onder de bevoegdheden van de uitvoerende macht. Er zal afhankelijk van de vordering van de werkzaamheden telkens worden nagegaan hoe de commissie van de Kamer bij de discussie over de opties kan worden betrokken. Dat wat de timing en de modaliteiten betreft.

Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar zeer concrete antwoord. Indien mogelijk zou ik het graag ook op papier krijgen omdat het hoofdstuk van de timing nogal snel werd behandeld.

Mevrouw de minister, ik herinner u eraan dat het ontzettend lang heeft geduurd eer het bijvoegsel bij het tweede beheerscontract klaar was. Ik weet natuurlijk wel dat dit in een overgangperiode gebeurde. Misschien heeft men intussen betere communicatielijnen met de NMBS kunnen opbouwen dan diegene die toen voorhanden waren. Als de regering bijkomende kredieten ter beschikking stelt voor de NMBS en men er te lang over doet om dat in het volgende tienjarenplan uit te werken, vrees ik dat er heel wat concrete opties, bijvoorbeeld de tweede spoorwegtoegang voor Antwerpen en een aantal belangrijke dossiers in verband met de IJzeren Rijn, niet op tijd gerealiseerd kunnen worden omdat er op dat ogenblik geen inzichten zullen zijn over de investeringen voor de volgende tien jaar. In die zin hoop ik dat u daar rekening mee zult houden. Indien de besprekingen over het beheerscontract te lang zouden aanslepen, wat men nooit vooraf weet, moet men toch verder werk maken van het

tienjarig investeringsplan zodat de plannen verder kunnen worden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Questions orales jointes de

- **M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le plan de mobilité' (n° 2561)**

- **M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'l'augmentation de la dotation pour investissements à la SNCB' (n° 2608)**

04 Samengevoegde mondelinge vragen van

- **de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het mobiliteitsplan' (nr. 2561)**

- **de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de verhoging van de investeringsdotatie voor de NMBS' (nr. 2608)**

04.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le volet mobilité de la déclaration gouvernementale comporte de nombreuses implications pour la SNCB. En effet, la société constituera la pièce maîtresse du plan de mobilité, dont la plupart des axes sont déjà connus.

Le groupe PS se réjouit particulièrement de ce que les efforts menés depuis plusieurs années en termes d'investissements soient poursuivis. Seule une politique d'investissements ambitieuse est susceptible de rendre le transport ferroviaire plus attractif que le transport routier. Cela étant, madame la ministre, nous serions heureux d'entendre confirmer certains points, afin de prévenir toute ambiguïté susceptible d'apparaître au cours des prochaines semaines.

1. La révision prévue de la loi du 21 mars 1991 permettra-t-elle à l'entreprise de garder une certaine autonomie, même si on peut convenir que celle-ci doit être mieux contrôlée?

2. La réorganisation de la SNCB en deux entités, transport voyageurs et transport marchandises, ne risque-t-elle pas de mettre en cause l'unicité de l'entreprise et d'ouvrir la porte à la privatisation larvée de l'un des deux pôles? Le volet infrastructure n'apparaît pas dans cette réorganisation. S'agit-il, selon vous, d'une troisième entité de la société?

3. En ce qui concerne le transport marchandises, pourriez-vous nous indiquer quelles sont, à l'heure

actuelle, les synergies entre le transport par route et le transport par rail.

4. La révision de la dotation par la SNCB permettra-t-elle à cette dernière de rencontrer les objectifs qui lui sont assignés en termes d'augmentation de parts de marché? Vous promettez, en effet, 55 milliards, dont 75% seront disponibles lors de la prochaine législature.

L'effort que vous proposez nous semble donc un peu juste par rapport aux objectifs que vous affichez et ce, en dépit des principes élémentaires de bonne gestion, qui commandent d'assigner à une société des objectifs clairs et de lui donner les moyens d'y parvenir.

Voilà, madame la ministre, les quatre points que je souhaitais vous soumettre dans le cadre de ma question.

04.02 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag sluit aan bij de vraag van de heer Van Grootenbrulle. De voorzitter van de spoorwegvakbond heeft naar aanleiding van een aangekondigde staking verklaard zeer gelukkig te zijn met de rol die de regering in haar mobiliteitsbeleid wenst te geven aan de Spoorwegen, maar ongelukkig zijn als zij de middelen onderzoeken die ter beschikking worden gesteld. Deze zouden ruim onvoldoende zijn, zeker in het kader van de beoogde spreiding in de tijd. Men zegt er zelfs bij dat het met veel verve aangekondigde mobiliteitsbeleid een grote flop zal worden. Een onderliggende bijbedoeling zou kunnen zijn om te gelegener tijd de NMBS verantwoordelijk te kunnen stellen voor deze mislukking. De regering is hiervoor verantwoordelijk omdat zij onvoldoende investeringskredieten ter beschikking stelt, wat vooral voor Vlaanderen, zware negatieve gevolgen heeft.

De NMBS heeft de havenautoriteiten van Antwerpen reeds laten weten dat ze over onvoldoende kredieten zal kunnen beschikken om de tweede haventoeegang tijdig te kunnen aanleggen. Ook de tweede Scheldetunnel en de ontwikkeling van de sporenbundels op de linkeroever van Antwerpen worden op de lange baan geschoven. De massale investeringen die het Vlaamse Gewest in de haven van Antwerpen doet, worden dus niet gevolgd door investeringen om de aan- en afvoer van containers op een multimodale manier te laten doen. Niet alleen Antwerpen zal de gevolgen van deze nefaste regeringsstrategie ondergaan. Ook de kredieten,

nodig voor de haven van Zeebrugge, de versterking van het goederenas Brugge-Brugge en de reizigersas Oostende-Brugge-Gent-Brussel dreigen op de lange baan te worden geschoven. Naar verluidt bestaat zelfs twijfel over de snelle uitvoering van de diablo van Zaventem. Over dit dossier werd veel ophef gemaakt. Er was zelfs sprake van de inschakeling van de militaire luchthaven in de luchthaven van Zaventem. Over dit toch prioritaire dossier van de regering is het heden echter zeer stil. Er is dus twijfel over de mogelijke snelle uitvoering. De opstelling van de regeringstop treft in de eerste plaats Vlaanderen, waar de nood aan mobiliteitsinvesteringen het hoogst is.

Mevrouw de minister, vindt u niet dat de reële verhoging van de investeringsdotatie van de NMBS een mager beestje is, gezien de noden die zich in Vlaanderen aandienen? We mogen niet vergeten dat de regering 1/12, dus meer dan 2 miljard frank, van de investeringsdotatie van dit jaar heeft afgenomen. Velen delen de mening dat de NMBS in het kader van de mobiliteit dringend bijkomende investeringskredieten moet krijgen. Dit staat in schril contrast met de huidige genomen beslissingen. Zal de minister zich ook in de toekomst laten doen en met te weinig kredieten dit investeringsprogramma moeten realiseren?

04.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal een uitgebreid antwoord op de vragen van de heer Van Grootenbrulle en de heer Van Eetvelt verstrekken omdat het belangrijk is een duidelijk beeld te krijgen van de beslissingen, de cijfers en de standpunten die de regering terzake inneemt.

Excusez-moi d'être un peu longue, mais l'importance de ces deux questions mérite que l'on s'y attarde avec précision.

En ce qui concerne la loi de révision de 1991 et l'autonomie de l'entreprise, il y a donc bien lieu de distinguer trois éléments: la gestion, soit le management, la politique de l'entreprise et son contrôle.

La décision du gouvernement ne vise pas, en tout état de cause, à augmenter l'interventionnisme à la SNCB mais à améliorer le contrôle en permettant au commissaire du gouvernement de mieux exercer son rôle, notamment en ce qui concerne les discussions qui ne relèvent pas strictement du conseil d'administration.

La politique de l'entreprise, quant à elle, est pour l'essentiel du ressort du conseil d'administration. A

cet égard, il serait opportun de mettre les points sur les «i». L'Etat est effectivement propriétaire à près de 100% de la SNCB et à ce titre doit, comme tout actionnaire de société, avoir son mot à dire. Il n'est donc pas question de remettre en cause son pouvoir d'intervention, par exemple, dans la nomination de l'administrateur.

Pour ce qui est de la gestion, cette activité, de par sa nature, doit répondre à des considérations spécifiques, qui ne peuvent souffrir aucune forme d'interventionnisme, notamment l'efficacité et l'efficience. Tels sont les leitmotifs qui doivent guider l'entreprise et il n'est nullement question d'intervenir à cet égard. Pour bien la distinguer, il sera mis fin au cumul, source de confusions de rôle que constitue le statut d'administrateur directeur. En effet, le cumul de la fonction de directeur et d'administrateur est de nature à créer l'opacité dans la décision.

Quant à l'autonomie de l'entreprise, elle s'exprime dans sa faculté de réaliser comme elle l'entend les objectifs de service public, les objectifs en termes de réalisation des missions de service public fixés de commun accord avec l'Etat fédéral, co-signataire du contrat de gestion.

Le projet actuellement en discussion au sein du gouvernement ne vise absolument pas à remettre en cause ce mécanisme de contrat de gestion. Si on veut d'ailleurs éviter toute langue de bois, il faut reconnaître, certes, que l'autonomie de la société s'est trop longtemps accommodée d'une politisation exagérée de l'entreprise et s'il est bon que les intérêts du gouvernement soient représentés au sein de celle-ci, il faut au contraire éviter toute immixtion dans sa gestion. C'est la raison pour laquelle je proposerai une modification de la loi, visant à interdire le cumul de la fonction de directeur, celui-ci étant nommé pour sa compétence managériale, avec celle d'administrateur, ce dernier devant être nommé pour représenter les pouvoirs publics au conseil d'administration, à l'exception bien entendu de la fonction d'administrateur délégué.

Il n'est donc pas question pour moi ni pour le gouvernement de toucher à cette liberté de gestion de la SNCB ni d'ailleurs à sa liberté d'exercer dans les limites contenues dans la loi de 1991 ses activités commerciales. Il importe donc de limiter toute immixtion directe dans la gestion de la SNCB.

Cela dit, il me paraît logique, pour l'actionnaire quasi unique de cette société, de disposer de la faculté de nommer ou de révoquer les

administrateurs. Ce système est en fait celui organisé par la loi de 1991. Aussi est-il exclu d'organiser l'interventionnisme dans la gestion de même que de restaurer un contrôle d'opportunité des décisions des organes de gestion de la société. Les modifications que je propose visent uniquement à améliorer le contrôle, notamment l'exercice des missions de service public, qui intéressent évidemment l'ensemble des citoyens de notre pays et parmi ceux-ci, avant tout les utilisateurs du train.

C'est dans cette perspective que j'ai souhaité voir apporter une série de précisions quant au rôle du commissaire du gouvernement et quant à la transparence des comptes également. Ces derniers visent à donner à l'Etat les moyens de contrôler l'affectation des deniers publics. Mon discours ne diffère d'ailleurs pas depuis mon entrée en fonction, mais aujourd'hui, nous avons la possibilité, grâce à des modalités précises, de mettre en oeuvre cette action de contrôle de l'affectation des deniers publics. L'article 12, § 4 de la loi, au demeurant inchangé, prévoit qu'à l'exception de la couverture temporaire de besoins de trésorerie, les entreprises publiques autonomes n'utilisent des moyens provenant de subventions de l'Etat ou de revenus de prestations de service public pour le développement, le financement ou l'exploitation d'activités autres que dans le cadre de leurs tâches de service public. Je cite: «Les nouvelles règles comptables et financières permettront donc de contrôler le respect de cette disposition plus aisément que ce n'est le cas aujourd'hui».

Par ailleurs, monsieur Van Grootenbrulle, vous mettez en évidence le danger d'une privatisation larvée par la réorganisation de l'entreprise.

Je me suis toujours prononcée de manière extrêmement claire en faveur de l'unicité de l'entreprise. Je ne peux que vous confirmer ma position.

Ceux qui tentent une autre interprétation de quelque texte que ce soit, le font soit pour exprimer une crainte, soit pour tenter d'aboutir au résultat que les premiers craignent. J'ose donc espérer que vous appartenez à la première catégorie et que vous utiliserez toute votre énergie à côté de la mienne pour éviter toute scission de la société.

Pour le reste, nous ne pouvons évidemment pas préjuger des évolutions au niveau européen. Aujourd'hui même, se déroule une procédure de conciliation sur le plan européen. Il s'agit du

fameux paquet fret ferroviaire qui avait été décidé au Conseil européen, visant à organiser un réseau de fret ferroviaire avec accès garanti. C'est une procédure en codécision. Le Parlement européen a donc dû donner son avis. Il y a désaccord entre la position du Conseil et celle du parlement. D'où la procédure de conciliation en cours entre la Commission, le Conseil et le parlement sur cette question du fret ferroviaire et de sa libéralisation dans le cadre d'un réseau. Nous verrons à quoi elle aboutira.

Je ne peux donc pas préjuger du résultat de cette conciliation qui est attendu pour la fin de l'année mais cela nous oblige à envisager une position un peu plus offensive sur le plan européen. Je l'ai déjà dit, mettre sa tête dans le sable au niveau européen en disant qu'il n'y aura pas de libéralisation, qu'on ne veut pas la voir venir et attendre, je pense que c'est la plus mauvaise position.

En tout cas, l'avenir de la SNCB passera aussi par d'autres évolutions dont il faudra tenir compte si nous voulons garantir un certain nombre de conditions en matière de statut du personnel ou de sécurité. C'est à cause de ces conditions que nous devons nous préoccuper de la question et être plus offensifs au niveau européen plutôt que d'attendre et de croire qu'en laissant venir ou en se bouchant les oreilles, les choses vont avancer.

Vous m'interrogez sur l'apport de capital privé. Je vous rappelle que c'est déjà le cas aujourd'hui pour ABX et pour d'autres filiales belges comme Interferry Boats, Railtour et les terminaux multimodaux, et évidemment pour les très nombreuses filiales étrangères de la SNCB. L'apport de capital privé à la SNCB, qu'on ne dise pas que cela n'existe pas, c'est même aujourd'hui une réalité qui a pris une ampleur assez considérable.

Il reviendra donc à la SNCB de me proposer une structure qui fasse un tout cohérent, exploitant au maximum toutes les synergies nécessaires entre ses différentes activités, rien de plus, rien de moins.

J'en arrive à la synergie entre le transport par route, d'une part et le transport par rail, d'autre part. Je me réjouis de la question qui m'est posée à ce sujet parce que cette synergie est indispensable. Traditionnellement, le transport de marchandises par chemin de fer concernait surtout le transport de matériaux pondéreux issus ou à destination de l'industrie lourde. Ce segment de marché est d'ailleurs assez bien exploité par le

chemin de fer mais ce genre d'industrie ne connaît plus de nouveaux développements, ce qui induit une stagnation et même un déclin structurel en matière de tonnage de transport par le chemin de fer.

L'avenir n'est donc pas dans ce créneau mais, au contraire, dans ce qu'on appelle le transport diffus et le transport combiné. C'est l'expression par excellence de la synergie. Le transport combiné est vraiment la synergie entre la route et le rail.

Les chiffres nous apprennent que le transport combiné est en progression. Il est devenu significatif à l'échelle du trafic ferroviaire et représente actuellement environ 30% de l'ensemble, exprimés en tonnes/km, en l'occurrence 2,19 milliards sur un total de 7,39 milliards de marchandises SNCB. En valeur absolue, cela ne représente malgré tout que 4% du transport de marchandises en Belgique, à comparer notamment aux 75% couverts par la route.

Il est donc grand temps, utile et nécessaire de renforcer les synergies. La SNCB dispose d'ailleurs elle-même d'un outil de transport routier à l'échelle européenne, voire paneuropéenne, à savoir le groupe ABX. Alors que la motivation première qui avait poussé la SNCB au développement de ce groupe était bel et bien la complémentarité entre le rail et la route, force est de constater aujourd'hui qu'ABX fait quasi exclusivement du transport routier.

C'est évidemment paradoxal dans la mesure où ABX fait partie de la SNCB, qui a pour objet le transport ferroviaire. Il faut donc, à mon sens, recentrer ABX sur sa raison d'être initiale en développant une politique de synergie avec les autres modes de transport. Au lieu de consolider ses activités dans le seul transport routier, ABX se devra d'être présent jusque dans les terminaux ferroviaires pour assurer réellement ce transport combiné.

J'en viens à la question de la révision de la dotation, qui représenterait un effort marginal par rapport aux objectifs fixés en dépit des principes de bonne gestion. Avant d'entrer dans le détail des chiffres, à l'appui de tableaux que je vous ferai distribuer, je voudrais formuler quelques remarques préalables.

(La ministre montre un graphique à l'assemblée)

Afin de comparer des choses qui peuvent l'être, je vous renvoie au graphique représentant l'évolution

de la contribution de l'Etat dans les investissements SNCB depuis que cette société bénéficie du statut d'entreprise publique autonome, c'est-à-dire dix ans. Il ressort de ce graphique que les engagements du gouvernement sont exprimés en francs constants, contrairement à l'évolution passée. Cela signifie donc qu'en réalité, l'effort sera encore plus important que ce qu'illustrent ces chiffres.

Le réinvestissement que le gouvernement a consenti est un nouvel effort décisif dans l'engagement de la collectivité envers le rail et il n'est pas aussi marginal que ce que certains s'entretiennent à le dire depuis le 17 octobre. Les sommes qui ont été obtenues à l'issue des négociations du 17 octobre sont donc du même ordre de grandeur que celles que j'avais exprimées ici dès le début du mois de septembre. Mes demandes s'appuyaient d'ailleurs sur les indications fournies par l'administrateur délégué de la SNCB. Je vais y revenir.

Je relève qu'à l'époque, ni le management de la SNCB, ni les organisations syndicales, ni même certaines voix de l'opposition, n'ont estimé que ces demandes étaient étiquées par rapport aux nécessités d'entretien de l'infrastructure et aux nécessités de réinvestissement. Aujourd'hui que la somme est officiellement avancée, j'entends dire que ce serait trop peu, impossible, difficile. J'entends même parler d'hypocrisie.

Par ailleurs, même pour la période 2001-2005, la somme qui sera finalement allouée à la SNCB sera supérieure de 15 milliards au plan d'investissement 1996-2005 qu'avaient pourtant accepté l'entreprise et les syndicats. L'Etat fait donc bien plus que respecter les engagements qu'il avait pris lors de la conclusion de ce plan.

Enfin, le projet de plan d'investissement tel que revu par la SNCB pour la période 2001-2010 porte donc sur 574 milliards, pour lesquels elle demande 451 milliards à l'Etat. Ce chiffre est à comparer aux 425,5 milliards que l'Etat mettra à la disposition de la SNCB à la suite des accords du 17 octobre. Cela se fera de la manière suivante: dans un premier temps, 271,4 milliards, tel que prévu dans le plan décennal actuel, prolongé à 2010 selon les mêmes règles; 55 milliards d'efforts supplémentaires de l'Etat pour les investissements dits classiques et 65 milliards pour le RER. A ce dernier montant s'ajoutent 34 milliards pour le matériel roulant RER qui sera, lui, financé par une voie alternative.

La différence entre les deux chiffres est donc de

25,5 milliards qui, selon les hypothèses retenues à ce stade du raisonnement, resteraient donc à financer. C'est bien sur base de ces données budgétaires que certains prétendront que la SNCB serait dans l'obligation de différer tout investissement d'extension de capacité important à l'exception du RER. Or, dans les 574 milliards demandés figurent déjà 62 milliards pour les extensions de capacité du réseau classique, plus 88 milliards consacrés à la mobilité de Bruxelles et 27 milliards pour les investissements mixtes liés au TGV. En d'autres termes, la SNCB prévoit, dans son enveloppe, 177 milliards d'extension de capacité.

L'enveloppe disponible pour l'extension de capacité est donc, à ce stade, de 177 milliards moins 25,5 milliards, soit 151,5 milliards. On est donc loin du «tout différer» ou «tout reporter».

Au-delà de ce constat, il y a bien sûr lieu de s'assurer plus précisément que l'enveloppe permet de rencontrer les objectifs. A cette fin, nous disposons, pour les principaux projets, de diverses estimations en provenance de la SNCB. Dans les grandes lignes, il s'agit de:

- un second accès au port d'Anvers: 20 milliards;
- la modernisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg hors maintien de capacité repris par ailleurs: 4 milliards;
- ligne Bruxelles-Nivelles: 20 milliards;
- ligne Bruxelles-Ottignies: 20 milliards;
- troisième voie sur la ligne Bruxelles-Denderleeuw: 9 milliards;
- raccordement de l'aéroport: 9 milliards.

Ce sont les estimations données par la SNCB elle-même. Le total s'élève donc, si je fais la somme, à 82 milliards environ. Ne chicanons pas pour quelques millions sur des montants pareils. Il est donc faux de dire que ces projets sont différés ou seront différés. Il reste même une très grande marge de manœuvre. Et s'il est vrai que l'argent sera libéré progressivement, cela se justifie entièrement du fait que la SNCB dispose de 50 milliards d'avance de trésorerie d'une part, et que, d'autre part, les grands projets ne se mettent évidemment pas en place immédiatement, et nécessitent des investissements échancés.

Enfin, les prétendus 25 milliards qui, selon les estimations, manqueraient, impliquent les hypothèses suivantes sur lesquelles je me pose des questions:

- il n'y a pas de remise en question des propositions SNCB en matière de choix d'investissements;
- l'acceptation de la clé de répartition

financière TGV-réseau classique, pour le projet TGV proposé par la SNCB, qui impute 27 milliards au budget de l'Etat;

- enfin, il y a une intervention assez limitée des fonds propres de la SNCB.

Je me pose donc plusieurs questions par rapport à ces constats.

D'abord, au stade actuel des choses, rien ne me permet d'affirmer que les propositions de la SNCB se justifieront au regard du plan de transport nouveau qui précédera les négociations sur le prochain plan d'investissement et contrat de gestion.

Rien non plus, ne me permet de juger de la productivité des propositions présentées. Dès le départ, une partie des investissements dits «mixtes» du TGV ont été supportés par le financement classique. Or, quand la SNCB a commencé à se rendre compte qu'elle dépassait les enveloppes budgétaires accordées pour le TGV, elle a modifié la clé de répartition entre les budgets classiques et les budgets TGV. La SNCB considère par exemple que l'achat de matériel roulant pour le transport de marchandises est inclus dans son enveloppe. Cela pose évidemment un problème de fond parce que le transport de fret ne fait pas partie des missions de service public. Il en va d'ailleurs de même des wagons pour le transport international, par exemple, et de certains investissements de modernisation de l'outil.

Plus fondamentalement, ce que je veux dire c'est que les chiffres livrés par la SNCB posent question en ce sens qu'ils ne sont ni fermes, ni extrêmement détaillés, alors qu'il était prévu que la direction de la SNCB fasse une proposition pour le plan décennal avant fin septembre. Nous n'en disposons toujours pas. Et même, nous avons entendu - je pense que c'était en juillet - une nouvelle proposition de la SNCB pour réaliser - et je l'ai d'ailleurs accueillie avec intérêt - une nouvelle ligne wallonne le long de l'autoroute: la ligne Bruxelles-Daussoulx et Gosselies. Pourquoi pas? Mais enfin, au moment où l'on élabore le plan décennal, qui doit être rentré pour septembre et qu'on ne l'a pas, vient déjà sur table une nouvelle proposition très peu étayée et pour laquelle je n'ai toujours pas reçu d'éléments détaillés d'étude, de montant et de programmation. Tout cela pour dire qu'il ne m'est pas possible aujourd'hui de me baser sur des chiffres fiables et précis, d'autant que les projets continuent à évoluer.

En tout état de cause, une analyse précise ne pourra être faite que quand nous disposerons des projets finalisés et dont la faisabilité est avérée au niveau de l'entreprise. En effet, il y a quand même pas mal de documents internes à la SNCB qui tendent à démontrer qu'il n'est pas possible de mettre en œuvre simultanément tous les chantiers sans paralysie du réseau. Et vous êtes les premiers, ici, à juste titre, à signaler que les travaux sur certains morceaux du réseau amènent des retards, des difficultés, voire à la prise en otage de certains voyageurs, et que, dès lors, il est hors de question de penser que tout sera mis en œuvre simultanément.

Par contre, il me semble que l'effort de l'Etat permet d'envisager l'avenir avec beaucoup plus de confiance qu'il y a 18 mois. Il ne suffit pas d'ailleurs que l'Etat fasse un effort, il faut aussi que la SNCB use de toute son autonomie pour affecter le plus judicieusement possible les moyens actuellement prévus et les moyens supplémentaires qui lui seront alloués. Autrement dit, le dynamisme d'une société doit aussi se lire non seulement à la manière dont on tend la main pour demander les moyens aux pouvoirs publics - et le pouvoir public y répond - mais aussi à la manière dont la société elle-même décide d'affecter judicieusement les moyens qu'elle reçoit. Je rappelle à cette occasion que le plan 1996-2005, sanctionné dans l'actuel contrat de gestion, prévoyait que l'entreprise ferait des efforts très importants en termes d'optimisation de son efficacité à travers la formation et la requalification de son personnel. Cette contrepartie au réinvestissement de l'époque, consenti par l'Etat, relève aujourd'hui des promesses non tenues. Cela n'a pas été fait. La SNCB n'a pas pu le faire. Donc il faut qu'à l'avenir, l'effort soit partagé entre la collectivité, qui met des moyens à disposition, et l'entreprise elle-même.

Dernier point par rapport à la SNCB: je pense qu'il est temps, aussi, aujourd'hui, de commencer à rouvrir le dossier de sa dette historique. Et je ferai d'ailleurs des propositions à cet égard.

Enfin, pour terminer, je veux rappeler les présentes mesures prises par le gouvernement. Elles vont de pair avec des mesures qui visent à réorienter la demande de mobilité en incitant les personnes à faire appel aux modes de transport autres que la voiture individuelle. A cet égard, depuis le 17 octobre, je suis toujours frappée d'entendre que d'un côté la SNCB nous traite de fous de placer notre objectif à 50% de voyageurs et 15% de parts de marché - elle prétend que l'on n'y arrivera jamais -, mais que, par ailleurs, les

usagers regrettent que l'objectif ne soit que de 50%. Selon eux, vu l'augmentation prévisible des déplacements et le nombre croissant des navetteurs, cet objectif manque totalement d'ambition. L'entreprise prétend que l'objectif est irréalisable, mais les utilisateurs du terrain estiment qu'il est trop bas et que l'on n'arrivera jamais à décongestionner le trafic.

Lorsque des interventions sur la problématique des files de voiture seront programmées au sein de cette commission, je continuerai à répondre dans ce sens parce que les embouteillages ne se résoudront que dans la mesure où l'Etat accordera des moyens à la SNCB et que celle-ci fera des efforts substantiels pour optimiser la manière dont elle fonctionne et pour offrir aux voyageurs un service suffisamment ambitieux en termes de capacité et de qualité.

04.04 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre des précisions qu'elle a apportées dans le cadre de sa réponse.

04.05 Jozef Van Eetvelt (CVP): Mijnheer de voorzitter, we hebben blijkbaar een zeer gevoelig onderwerp voor de minister aangesneden, want ze heeft er met veel brio op geantwoord, in het Frans natuurlijk. We veronderstellen dat we de tekst krijgen. We zijn immers wat overdonderd door de cijfergegevens. Alleszins zullen we daarop terugkomen bij de bespreking van de begroting wanneer we de tijd hebben gekregen om ze te bestuderen. Ik stel alleen vast dat men de investeringskredieten voor dit jaar met meer dan 2 miljard heeft verminderd.

Mevrouw de minister, ik verwonder mij toch over deze eigenaardige situatie, waarbij de NMBS de Antwerpse autoriteiten bericht dat zij bepaalde geplande investeringen niet zal kunnen uitvoeren. Is het dan niet hoog tijd dat er contact wordt genomen met de Vlaamse regering om haar erop attent te maken dat haar investeringen in de havens van Zeebrugge en Antwerpen niet zullen kunnen worden beantwoord door een gebrek aan kredieten van de NMBS? Ik stel dat alleen maar vast.

De **voorzitter**: Samen met de Vlaamse regering en het Antwerpse stadsbestuur, helaas.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de

heraanleg van Leuven-Noord" (nr. 2563)

05 Question orale de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de Louvain-Nord" (n° 2563)

05.01 **Kristien Grauwels** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er bestaan allerlei plannen om de spoorwegomgeving van Leuven grondig te veranderen. Op 29 september 2000 heeft de raad van bestuur van de NMBS samen met de andere betrokken partners een raamovereenkomst gesloten inzake de heraanleg van Leuven-Noord. Volgens deze overeenkomst verbindt de NMBS zich ertoe op de plaats van de huidige museumbewaarplaats in een grote parking voor 2.500 wagens te voorzien. De NMBS verbindt er zich ook toe op de plaats van een aantal administratieve gebouwen in de mogelijkheid te voorzien om nieuwe bedrijfsgebouwen en kantoren in te passen, waarvan de aard en de omvang pas later in een ruimtelijk uitvoeringsplan zullen worden gepreciseerd.

Tevens zou de huidige sporenbundel S behouden blijven als één van de plaatsen waar een nieuw administratief gebouw en een nieuwe koerierdienst kunnen worden opgericht. Mevrouw de minister, die gebouwen - LCI genoemd - werden pas gerenoveerd. De sporenbundel die toegang geeft tot de museumbewaarplaats werd eveneens pas grondig vernieuwd. Wat heeft dit alles bij benadering gekost? In welke planning past die renovatie van de gebouwen en de sporen? Waarom heeft men ze eerst grondig vernieuwd als men reeds het plan had er een andere bestemming aan te geven? Hoe verklaart de NMBS dergelijke grondige wijzigingen in de schikking van de terreinen, de gebouwen, en dergelijke? Waarom werd in deze wijzigingen niet eerder voorzien? Hoe motiveert de NMBS haar koerswijziging?

Welke maatregelen worden er getroffen om in de toekomst een dergelijke geldverspilling te voorkomen? En wat kunt u ondernemen, mevrouw de minister, om de plannen van de NMBS te doen overeenstemmen met de visie van het Mobiliteitsplan dat een totaal andere visie heeft over wat in de stationsomgeving moet gebeuren dan wat in de raamovereenkomst met de NMBS wordt uitgestippeld?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Grauwels, dit probleem sluit aan bij de vraag naar de autonomie van de NMBS. Opdat ik kan antwoorden op uw vraag heb ik de

NMBS gevraagd welke haar opties op dit vlak zijn. De NMBS heeft mij hierop het volgende meegedeeld.

In de gebouwen van onder meer het vroegere gewestelijke geneeskundig centrum te Leuven werd een logistiek centrum voor de dienst Infrastructuur ingericht. Deze werken passen in een nieuwe logistieke organisatie van de dienst Infrastructuur. Daarin worden tal van functies, zoals kantoren en magazijnen, beperkte werkplaatsen en sociale voorzieningen geconcentreerd met het oog op een optimaal werkende dienst. De omvorming van de vroegere gebouwen heeft ongeveer 65 miljoen frank gekost.

Volgens de NMBS is de visie waarin deze gebouwen op termijn moeten plaatsmaken voor een park-and-ride-garage het resultaat van een intensive studie en van grondig overleg met de andere overheidspartners die bij de raamovereenkomst betrokken waren. Dit is de visie van de NMBS.

Het ontwarren van twee belangrijke knooppunten was voor de NBMS aanleiding om het totale spoorwegplateau opnieuw in te richten. Enerzijds blijft de NMBS van mening dat aan het Leuvense station hoe dan ook een grote parking nodig is voor 2.500 personenwagens om de bereikbaarheid van Brussel te garanderen. Anderzijds wil De Lijn haar nieuwe stelplaats inplanen op de huidige terreinen van de NMBS, dus eveneens zo dicht mogelijk bij het station.

Een zo geavanceerde realisatie van dit allesomvattende project laat toe de noden van de verschillende overheidsinstanties op deze site te kunnen opvangen.

Wat zegt de NMBS? Dat wil niet zeggen dat ik helemaal akkoord ga met de keuze van de NMBS in dit dossier, namelijk wat de parking betreft. U moet echter weten dat de wet de NMBS autonomie verleent om daarover te beslissen en ik heb geen bevoegdheid om iets over die parking te zeggen.

Wat uw laatste vraag betreft, dat moet worden verbeterd door een hervorming van de wet van 1991 die nu bij de regering op tafel ligt.

Concernant le plan d'investissements, la SNCB l'a approuvé uniquement sur base d'un business plan répondant à un objectif de mobilité.

La SNCB aura donc à démontrer la contribution

du projet à un objectif de mobilité mais à ce stade, je ne peux que vous donner les arguments de la SNCB relatifs au parking que je ne partage pas dans le cadre de cet objectif. Mais je relève qu'il s'agit de l'autonomie de la société qui a fait elle-même ses choix dont je vous ai expliqué les motivations.

05.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik wijs de minister er toch nog eens op dat het plan van de NMBS om de stationsomgeving te herinrichten niet past in een vernieuwde visie op mobiliteit. Op het eerste zicht lijkt het zeer aantrekkelijk om te zorgen voor 2.500 parkeerplaatsen. Doch, de wegen die moeten leiden naar die parkeerplaatsen zitten nu al overvol.

Volgens een vernieuwde visie zou men beter aan de kleinere stations die naar bijvoorbeeld Leuven leiden in parkeerplaatsen voorzien. Zo kan men dichter bij huis zijn wagen parkeren en de trein nemen. Het huidige voorstel zal voor meer fileproblemen zorgen. Dat lijkt mij toch niet de bedoeling?

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

06 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de audit van de minister van Mobiliteit en Vervoer over de NMBS" (nr. 2557)

06 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'audit de la SNCB à la demande de la ministre de la Mobilité et des Transports" (n° 2557)

06.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zoals beloofd zal ik proberen bondig te zijn.

Vorige week kregen wij de kans een aantal vragen te stellen over de audit van de minister en over de persberichten dienaangaande, waarop de minister ons antwoordde dat de audit nog niet volledig was afgerond, dat het onderzoek naar de filialen en naar het verband tussen de NMBS en haar filialen nog verder in beeld moest worden gebracht.

Ondanks die verklaringen heerst er nog verwarring bij een groot deel van de publieke opinie, omdat de audit als het ware in de context van een batterij van audits moet worden geplaatst, gezien ook nog rekening moet worden gehouden met de audit-Daems en met de audits van het

parlement en van het Rekenhof.

In de commissie voor de Financiën werd heel wat informatie verstrekt over de audit georganiseerd door het Rekenhof. Via een gunstige wind vernam ik dat de audit-Daems naar de voorzitter van deze commissie werd verzonden en dat hij een dezer dagen ter beschikking zal zijn.

Dat betekent, mevrouw de minister, dat slechts uw audit overblijft. In dat verband had ik graag een antwoord gekregen op de volgende concrete vragen. Door wie werd uw audit uitgevoerd? Op basis van welke criteria werd deze instantie geselecteerd? Wat zijn de precieze doelstellingen van de audit? Waarom had het auditbureau aanvankelijk geen toegang tot de filialen van de NMBS? Welke stappen werden ondernomen om de informatie toch te verkrijgen?

In onze resolutie - en de heer Ansoms verwees terecht daarnaar in plenaire vergadering - werd uitdrukkelijk gevraagd binnen de drie maanden, een interimrapport, alsook de resultaten, te ontvangen. Tot op heden werd ons nog niets overgemaakt en thans verzoek ik u met aandrang, mevrouw de minister, alles in het werk te stellen om ons het rapport onverwijld, geheel of zelfs gedeeltelijk, te laten geworden. Wenst u zich hiertoe te engageren? De audit-Daems kan misschien nog worden ingehaald via de post, zodanig dat wij alles gezamenlijk kunnen inkijken.

Ten slotte wou ik nog weten of er een streefdatum werd bepaald om de volledige audit af te ronden?

06.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn antwoord in het Frans geven omwille van de technische termen en specificaties die erin zijn vervat en waarvan ik de schriftelijke vertaling niet heb.

Vous me demandiez ce qui a été exécuté par la société, je cite: «SCCRI DUPONT GIOOTS KOEVOETS PETERS ROSEER & CO» réviseurs d'entreprise, en résumé: SCCRIDGKPR & CO. Ce n'est pas moi qui ai inventé ce nom!

Ce marché a été attribué en date du 7 juillet 2000 et a été passé sous la forme d'un appel d'offres restreint avec publicité. L'avis du marché de service a été publié le vendredi 26-05-2000 dans le bulletin des adjudications et le mardi 29-05-2000 dans le journal officiel de la Communauté européenne comme il se doit.

Les candidatures devaient être rentrées au plus tard pour le 8 juin 2000.

Deux soumissionnaires ont été retenus sur base des critères de sélection et ont été invités, comme il se doit, à introduire une offre. Ces critères figuraient dans l'avis de publication et relevaient de la compétence et de l'expérience spécifique dans le domaine de l'audit comptable, financier, organisationnel et juridique. Autrement dit, on leur demandait une qualification professionnelle et une expérience dans ce domaine mais aussi une expérience du candidat dans des projets similaires, la part des sous-traitances, les références communes en cas de regroupement de candidats et une attention particulière réservée à la fiabilité et aussi à l'indépendance de la société, en l'occurrence de ne pas avoir été, par exemple, auditrice pour la SNCB elle-même en d'autres temps.

Parmi ces deux candidats, le marché a été attribué à la société que je viens de citer étant donné qu'elle a obtenu le nombre de points le plus élevé sur base des critères d'attribution du marché.

Le commencement du marché a pris cours conformément à l'article A1.11 du cahier spécial des charges le 14 juillet 2000. En fait, cela signifie qu'ils ont travaillé durant l'été, ce qui explique pourquoi il a été difficile de présenter les résultats en commission.

L'ensemble de la procédure de passation de marché a, bien entendu, été l'objet d'un contrôle de l'inspection des finances d'une part, de la Cour des comptes d'autre part.

L'objet du marché était d'effectuer une «radioscopie» et une analyse des finances de la SNCB ainsi que l'incidence des mécanismes comptables en vigueur au sein de la SNCB. Dès le 24 juillet 2000, une réunion s'est tenue à la SNCB à laquelle les réviseurs ont pu demander à différents responsables de la SNCB les documents nécessaires afin d'exécuter leur mission. Ils ont obtenu, assez rapidement, un certain nombre de documents. Mais les documents importants relatifs aux filiales, marchés publics et tableau de ressources-emplois ont été remis assez tardivement.

En ce qui concerne les filiales, j'ai pourtant envoyé de nombreux courriers et fait de nombreuses demandes orales, autant de ma part que de celles des réviseurs de la société. Par ailleurs, il y a une demande écrite que j'ai moi-même notifié à la SNCB en date du 26 septembre dans laquelle j'exigeais que les documents attendus soient

remis au plus tard le 29 septembre. La SNCB a d'abord refusé de les mettre à disposition et ensuite, le 12 octobre, elle a autorisé les réviseurs à venir consulter, sur place, les documents en question.

En ce qui concerne les documents relatifs aux marchés publics et au tableau de ressources-emplois, c'est seulement en novembre qu'ils ont été fournis.

Voilà ce qui explique, entre autres, un certain retard. Sans cela l'audit aurait été tout à fait complet.

Par ailleurs, il faut distinguer l'audit privé, dont je parle ici, et l'audit mené par la Cour des comptes. L'audit privé avait pour objectif d'exécuter une radioscopie ainsi qu'une analyse des finances de la SNCB et des mécanismes comptables en vigueur. Il portait donc sur l'ensemble des secteurs d'activité avec une attention particulière aux filiales.

Par contre, la résolution, votée à la Chambre en mai 2000, avait pour objet de confier à la Cour des comptes une mission de contrôle du bon emploi par la SNCB de l'argent public et la portée de l'audit de la Cour des comptes est limitée aux missions de service public.

Le 14 novembre, la Cour des comptes a fait une présentation en sous-commission des Finances sur l'avancement des travaux. Elle a d'ailleurs précisé, à cet égard, qu'elle a fait appel à des cabinets d'audit privé pour l'aider dans sa mission. Elle a signalé que l'ensemble des résultats n'est attendu que pour début février 2001 et qu'après cette date, elle procédera à un débat contradictoire avec les parties «auditées». Dès que cette phase sera terminée, elle communiquera les résultats de l'audit à la Chambre.

Elle reviendra donc en sous-commission en février 2001 et conclura sur le maintien du délai pour l'obtention des résultats. Eventuellement, si une prolongation était nécessaire, elle le signalerait à ce moment-là.

Par contre, pour l'audit privé, un rapport intérimaire a déjà été communiqué par moi-même au conseil des ministres restreint, comme il se doit. Pour les raisons déjà évoquées - le retard de mise à disposition des documents -, le rapport final n'a pu être remis au sein du gouvernement qu'à la fin de la semaine dernière. Les résultats de l'audit vous seront évidemment communiqués

après qu'ils aient été discutés au sein du gouvernement.

Je m'étonne d'ailleurs que la presse ait avancé des conclusions aussi optimistes. Je me demande sur la base de quel document la presse s'est basée pour dire que tout allait bien et qu'il n'y avait aucun problème puisque, d'une part, le rapport final n'était pas encore connu au moment de la parution de cet article dans la presse et, d'autre part, le rapport intérimaire qui n'avait été présenté qu'au kern, n'était encore qu'incomplet et ne traitait absolument pas du dossier ABX. J'espère que les conclusions non fondées formulées par la presse ne préjugeront en rien des conclusions que vous pourrez faire vous-même sur la base des rapports d'audit, dont celui-ci et celui que le parlement a par ailleurs demandé à la Cour des comptes.

Les commentaires de la presse portent également sur la gestion menée par M. Schouppe lui-même, alors que cela n'a évidemment pas fait l'objet de l'audit. Il ne s'agit pas d'entamer une enquête judiciaire mais d'effectuer une analyse financière interne à la SNCB.

06.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord waarin uitleg werd verschaft over de audit van de firma S,C,R,I,D,G,P,R,N en de rest van het alfabet.

Mevrouw de minister, ik betreur wel de procedure die u volgt. De Kamer vraagt unaniem in een resolutie dat een bepaalde audit onverwijld wordt overgemaakt aan dit huis zodra u erover beschikt. U zegt dat u deze audit sinds eind vorige week hebt, maar dat u ze eerst nog aan de Ministerraad wilt voorleggen voordat u ze naar het parlement zult sturen. Ik heb een andere interpretatie van het begrip "onverwijld". Op deze wijze wordt het parlement geen recht gedaan. Ook vanuit het oogpunt van de transparantie en de rol die dit parlement moet spelen, is het niet juist dat wij documenten pas kunnen krijgen nadat ze door de mallemlen van de uitvoerende macht zijn gegaan. Wij moeten als parlement op onze prerogatieven staan. Daarom wil ik u met aandrang vragen om het begrip "onverwijld" op een wijze te blijven interpreteren die u waarschijnlijk ook had gehandhaafd of gebruikt toen u in de oppositie zat. Ik dring erop aan dat er werk wordt gemaakt van het onverwijld verzenden van het rapport naar deze commissie en dat u niet wacht op het commentaar van uw collega's in de Ministerraad of het kernkabinet.

06.04 Minister **Isabelle Durant:** Mijnheer de

voorzitter, het is niet mijn bedoeling na een lang onderzoek of een diepe, politieke analyse met mijn collega's in het kernkabinet of de Ministerraad - na 3, 4 of 5 maanden - naar u te komen. Ik wil alleen dat dit document beschikbaar is voor de regering. Volgende week krijgt u het. Dat is geen probleem.

06.05 Bart Somers (VLD): Mevrouw de minister, dit is eigenlijk een principiële zaak. Het is een stuk respect voor het parlement. Het is een verkeerde houding om per definitie eerst de regering en dan het parlement aan bod te laten komen. Als het parlement u bij unanimité heeft gevraagd om dat rapport onverwijld over te maken, dan is het een kwestie van respect om dat ook onverwijld te doen. Ik ben ervan overtuigd dat u deze zaak niet op de lange baan wilt schuiven, maar het is gewoon een kwestie van prioriteiten en het respecteren van de juiste verhouding tussen de wetgevende en de uitvoerende machten. Ik dring opnieuw aan dat u niet zou wachten tot de Ministerraad.

06.06 Minister **Isabelle Durant:** Mijnheer de voorzitter, ik heb de tekst van de resolutie van de Kamer niet bij me, maar ik herinner me een zin die bepaalt dat er een fase voor de regering en een fase voor het parlement is.

"Dès que le gouvernement l'aura en sa possession, il sera transmis au parlement". Cela ne signifie pas qu'il va rester à l'étude politique du gouvernement.

06.07 Bart Somers (VLD): Mevrouw de minister, u zou door deze daad kunnen rechtzetten wat u al bent vergeten. Drie maanden na de goedkeuring van de resolutie zou u ons een interimrapport bezorgen. U hebt die fase overgeslagen. Gezien de goede relaties binnen de meerderheid dekken wij dat met mantel der liefde toe, maar de vraag van daarjuist blijft.

De **voorzitter:** Wij noteren de vraag van de heer Somers en dringen namens de commissie in dezelfde zin aan.

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

07 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen van ABX in Zuid-Oost Azië" (nr. 2570)

07 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements d'ABX"

en Asie du Sud-Est" (n° 2570)

07.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen nóg korter te zijn en mij tot de essentie van de vraag te beperken.

Wij hebben allen het volgende kunnen vernemen. U, mevrouw de minister, vernam dit wellicht op een meer formele wijze dan wij, die het uit de pers hebben moeten halen. Wij hebben kunnen vernemen dat ABX een aantal belangrijke investeringen heeft gedaan in Azië. Aangezien de discussie hierom volop woedt, wat te merken is aan de audits die hierin thuishoren, wens ik hierover toch een vraag te stellen. Ik wil even een debat van vorig jaar in herinnering brengen. We spraken toen over een aantal investeringen van ABX in Italië. Men vroeg zich af wat de rol was van de regeringscommissaris. Had hij die investeringen goedgekeurd? Had hij u daarvan op de hoogte gebracht? Had hij verzet aangetekend? Men besloot toen het volgende. Zolang er geen duidelijk zicht is op de manier waarop overheidsgelden gebruikt worden en zolang er geen duidelijkheid bestaat over de vraag of er geen overheidsgelden doorgesluisd worden naar ABX-operaties, lijkt het geen gezonde zaak dat dit investeringsbeleid wordt voortgezet, omdat het verband van die investeringen met het binnenlands reizigersvervoer en met de core-business van de NMBS onduidelijk is.

Vandaag zitten we terug in zo'n situatie. De eerste vraag is zeer concreet de volgende. Welk nut ziet de minister in het investeren in wegtransportbedrijven en transportbedrijven in Azië? Welke is de relatie met de verbetering van het reizigerscomfort voor de binnenlandse reizigers?

Ten tweede, heeft de regeringscommissaris deze transactie goedgekeurd? Welke houding heeft hij namens de regering in het dossier aangenomen?

De derde vraag is een vraag naar de oplossing die gedeeltelijk door de heer Schouppe wordt aangedragen. Zijn voorstel is: laten we de winst overhevelen; met die winst gaan we mee investeren in het binnenlands reizigersvervoer. Denkt u dat dit een goed idee is voor de toekomst? Is dit een structurele oplossing voor de toekomstige financiering? Om deze vraag stout te stellen: is dit misschien de externe financiering die men zoekt voor het reizigersvervoer?

07.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, enkele elementen uit deze vraag zijn eigenlijk al bij een andere vraag beantwoord.

De heer Schouppe heeft de plannen waarnaar u verwijst, mijnheer Somers, nooit voorgelegd aan de raad van bestuur. Ikzelf heb mij steeds uitgesproken voor de eenheid van de onderneming. De eerste motivatie die leidde tot de ontwikkeling van de groep ABX ging echter wel degelijk over de complementariteit tussen het spoor en de weg. Nu moeten wij vaststellen dat ABX vrijwel uitsluitend wegvervoer doet. Geheel genomen is de synergie tussen het wegvervoer en het spoorvervoer onvoldoende, zoals ik in een vorig antwoord al meldde aan de heer Chastel. De opmerking hierover is dus correct.

Om deze verhouding te verbeteren, zonder te willen raken aan de eenheid van de NMBS, moet ABX het centrum worden van een multimodale transportpool voor de goederen. Men moet ABX dus terugbrengen naar zijn oorspronkelijk bestaansrecht. Dit kan door een synergiepolitiek te ontwikkelen met andere vervoermiddelen. In plaats van zijn activiteiten te versterken op het gebied van wegvervoer alleen, zal ABX zich genoodzaakt zien aanwezig te zijn in de spoorwegterminals. Overigens kan ik niet vooruitlopen op de evoluties op Europees niveau.

De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf. Dit betekent dat zij autonoom keuzes betreffende haar beleid kan maken. Dit kan ook wat de diversificatie van haar commerciële activiteiten betreft. Natuurlijk kan dit maar voor zover de NMBS alle legale voorschriften naleeft die gelden binnen het kader van deze autonomie. Dit betekent onder andere dat de investeringen in de commerciële activiteiten niet kunnen gebeuren met medewerking van de openbare dotatie. Dat is de regel.

Het eerste aanhangsel aan het beheerscontract was al een veelbetekenende vooruitgang betreffende de doorzichtigheid van de financiële stromen.

De wijzigingen aan de wet van 1991, waaraan momenteel wordt gewerkt, beogen onder meer de financiële en boekhoudkundige doorzichtigheid van de NMBS in het licht van de nieuwe Europese richtlijn 2052 C 1.

Inderdaad, artikel 12 paragraaf 4 van de wet bepaalt dat - tenzij voor tijdelijke dekking van kasbehoeften - de autonome overheidsbedrijven geen middelen mogen aanwenden afkomstig van rijkstoelagen of inkomsten uit prestaties van openbare dienst voor de ontwikkeling, financiering of uitbating van activiteiten andere dan deze in het

kader van hun taken als openbare dienst. Dit is de wet.

De nieuwe boekhoudkundige en financiële regels moeten zorgen voor een gemakkelijker controle op de naleving van de richtlijnen.

Il faut se poser un certain nombre de questions de fond par rapport à ABX.

Men moet zich onder meer afvragen of de opties en beslissingen die worden genomen compatibel zijn met de ontwikkeling van de spoorwegen, of de complementariteit tussen wegverkeer en spoorwegen erdoor versterkt wordt en of ABX een meerwaarde betekent voor de NMBS. De diversificatie van de NMBS mag niet tot gevolg hebben dat er een concurrentie ontstaat tussen het wegverkeer en de spoorwegen. De investeringen in ABX moeten de mobiliteit dienen en moeten rendabel zijn. De gegevens waarover ik op dit ogenblik beschik, bieden op dit vlak onvoldoende garantie.

De heer Schouppe zegt dat de winst van ABX een winst moet zijn voor de hele groep. Op dit ogenblik heb ik daar geen garantie over.

De regeringscommissaris moet erop toezien dat de beslissingen van de raad van bestuur niet strijdig met de wet zijn. Elke keer dat de regeringscommissaris werd gevraagd de naleving van de richtlijn te onderzoeken, werd me meegedeeld dat de NMBS zich strikt aan de wet houdt. De commissaris heeft de beheerraad erop attent gemaakt dat het strategisch rapport over ABX, dat was aangekondigd op de algemene vergadering, nog steeds niet beschikbaar is.

De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf. Dit betekent dat de maatschappij het aan zichzelf verplicht is met respect voor de wet, beleidskeuzes te maken zowel inzake de openbare dienstverlening als inzake de ontwikkeling van commerciële activiteiten. De maatschappij moet de basisopdrachten nakomen die bepaald zijn in het beheerscontract dat in 2001 zal worden hernieuwd. De NMBS moet haar autonomie gebruiken en zo verstandig mogelijk omspringen met de huidige financiële middelen. Voor de uitvoering van de commerciële activiteiten moet de NMBS haar eigen fondsen aanspreken.

De strategische keuzes van de NMBS zijn wettelijk in orde. Voor deze keuzes uit het verleden heeft de Staat zijn goedkeuring gegeven. We zullen moeten onderzoeken of de strategische keuzes die in de toekomst zullen worden genomen, goede

keuzes zijn inzake de verbetering van de financiering van heel de maatschappij. De regering moet hierop een duidelijk antwoord krijgen. Dan kan de regering beslissen welke initiatieven gestimuleerd moeten worden en welke wijzigingen moeten worden doorgevoerd om de NMBS financieel gezond te maken. De schuldenlast is enorm. De Staat moet, mijns inziens de schuldenlast op zich nemen.

Ik wil de NMBS helpen. Er zullen echter voorwaarden aan verbonden zijn. Ik herhaal dat inzake de strategische keuzes van het verleden de Staat zijn goedkeuring had gegeven.

Ik denk dat in de toekomst de NMBS meer bijdragen zullen moeten krijgen. Ik heb nu geen bewijzen dat het de realiteit is, maar als ik over die bewijzen beschik zal ik doorgaan. Deze kwestie moet door de NMBS worden geregeld, met voorstellen voor de verbetering van de financiële situatie van het bedrijf.

07.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, eerst wil ik de minister danken voor het uitvoerige antwoord. Met heel wat bedenkingen ga ik akkoord, met andere niet, zoals bijvoorbeeld de denkpiste van het overnemen van de schulden van de NMBS. Volgens mij moeten wij hierover grondiger nadenken.

Mevrouw de minister, wat mij echter schokt is de vaststelling dat een overheidsonderneming - al is het dan een autonoom overheidsbedrijf - een miljardeninvestering kan doen in Zuidoost-Azië zonder dat die beslissing in de raad van bestuur wordt besproken. Dit is autonomie in het kwadraat. De overheid is voor de volle 100% aandeelhouder zonder veel inspraak te hebben, maar nu blijkt zelfs de raad van bestuur geen inspraak te hebben. De strategische miljardeninvesteringen in Zuidoost-Azië komen niet ter sprake in de raad van bestuur. Bijgevolg kan de regeringscommissaris, de heer Forton, formeel verklaren dat hij zijn job perfect heeft uitgevoerd, namelijk alle beslissingen van de raad van bestuur checken en toetsen op hun wettelijkheid. Op deze manier wordt de job van regeringscommissaris zeer attractief, maar zonder inhoud.

Voor mij is dit echter een onaanvaardbare situatie: het gaat om een bedrijf dat werkt voor de gemeenschap, met gemeenschapsgeld en waarbij strategische investeringen gebeuren. Ik wil mij geenszins in de plaats van het management stellen, maar ik begrijp niet dat een dergelijke investering wordt genomen zonder

medebeslissingsrecht van de raad van bestuur. Als jurist - weliswaar niet gespecialiseerd in deze materie - vraag ik me af of dergelijke beslissing wel wettelijk is. Een acquisitie nemen in een aantal buitenlandse bedrijven, zonder inspraak van de raad van bestuur is manifest onwettelijk. Dit is voor mij een ondenkbare situatie die de toestand enkel verergert.

07.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, om deze reden wil ik - in het kader van de hervorming van de wet - een vermindering van de delegatie bekomen. Het systeem van delegatie binnen de NMBS dient te verminderen en tegelijkertijd dient de macht van de regeringscommissaris toe te nemen om zo de beslissingen te controleren.

Dit zijn twee elementen om de beslissingsstructuur te verbeteren. De raad van bestuur moet zijn verantwoordelijkheid opnemen en werken zoals het hoort. Deze veranderingen zijn voorzien in de wijziging van de wet van 1991.

De **voorzitter**: Het moet mij van het hart dat het mij ondenkbaar lijkt dat dergelijke investering mogelijk is zonder het fiat van de raad van bestuur.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het nieuwe uitstel van het inzetten van de nieuwe dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt' (nr. 2573)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de problemen met de nieuwe dieseltreinen voor de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt' (nr. 2602)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de opnieuw uitgestelde vervanging van de dieseltreinen op de lijnen Antwerpen-Mol-Neerpelt en Mol-Hasselt en mogelijke tijdelijke compensatiemiddelen voor de treinreizigers' (nr. 2733)

08 **Questions orales jointes de**
- M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le nouveau report de la mise en service des nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Neerpelt' (n° 2573)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les problèmes relatifs aux nouvelles michelines

sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt' (n° 2602)

- M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le report répété du remplacement des michelines sur les lignes Anvers-Mol-Neerpelt et d'éventuels moyens temporaires de compensation pour les voyageurs' (n° 2733)

08.01 Jan Peeters (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, de saga van de nieuwe dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt duurt reeds enkele jaren. Een vijftal weken geleden werd duidelijk dat de materialen die bij de Spaanse constructeur werden getest niet voldeden aan de kwaliteitsnormen van de NMBS. Dit heeft geleid tot een bijkomend uitstel van de levering van deze diesellocomotieven, en tot een bijkomend uitstel van het moderniseren van de treininfrastructuur Antwerpen-Neerpelt. Ook op enkele andere treinverbindingen trouwens waren in deze nieuwe dieseltreinen voorzien.

Ten eerste, wat betekent dit in de praktijk voor de nieuwe timing voor het inzetten van deze dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt? Bestaat hierover reeds meer duidelijkheid?

Ten tweede, de christelijke spoorvakbond stelt u in afwachting van de nieuwe diesels het alternatief voor om een aantal ongebruikte dieselstellen en bijhorende treinstellen die zich nu in het zuiden van het land bevinden en die kwalitatief toch nog beter blijken te zijn dan de huidige oude treinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt, daar tijdelijk in te zetten. Zij schreven u zeer concreet dat zij weet hebben van een aantal "blauwe-55'ers", diesellocomotieven die in Wallonië ongebruikt staan, evenals van een aantal "M4-rijtuigen" van goede kwaliteit die in reserve zouden staan in het zuiden van het land. Mevrouw de minister: hebt u, of heeft de NMBS dit schrijven van de christelijke spoorwegvakbond ontvangen? Klopt het bericht? Kunnen in de tussenperiode die treinstellen niet worden ingezet om het comfort van de reizigers op de lijn Antwerpen-Neerpelt iets te verbeteren?

08.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, ook mijn vraag zal bondig zijn. De vorige regering beloofde nog dat deze treinstellen er begin 2000 zouden zijn. Dat werd dan de zomer 2000, en de laatste keer dat deze zaak in de commissie werd besproken werd de indienstneming van de nieuwe dieseltreinen gepland voor september 2000. Volgens de persberichten die we enkele weken geleden mochten inkijken, zouden de nieuwe diesels

echter niet voor nieuwjaar 2001 rijden. Opnieuw een vertraging van enkele maanden dus, die te wijten zou zijn aan technische mankementen die blijkbaar niet meteen opgelost geraken. Ondertussen worden de reizigers vervoerd in 'beestenwagens', ik kan het niet anders noemen. Ouderen, jongeren en zwakkeren krijgen de deuren niet open.

Ofwel staat de verwarming veel te hard, ofwel brandt ze helemaal niet. Als het regent, regent het voortdurend binnen. Dat zijn middeleeuwse toestanden, mevrouw de minister. Dat blijft maar aanslepen. Wij hebben daar een aantal serieuze vragen bij, voornamelijk in verband met de constructeur, die gekozen zou zijn om zijn betrouwbaarheid en onderhoudsvriendelijkheid. Als aan die criteria niet voldaan is, vraag ik me af hoe men tot een dergelijke beslissing gekomen is. De NMBS heeft zelfs een aantal specialisten naar Spanje gestuurd om de Spaanse constructeur bij te staan, raad te geven en zelf werkzaamheden uit te voeren. Bij de eerste vier treinstellen die in ons land aangekomen zijn, heeft men in de eigen werkplaatsen nog werkzaamheden moeten uitvoeren. Waar zijn we mee bezig?

Ik zou graag de ware toedracht van die zaak kennen, mevrouw de minister. Ik zou vooral graag weten wanneer die lijdensweg ten einde zal zijn, zodat de reizigers eindelijk op een comfortabele manier vervoerd kunnen worden. Ik heb u de vragen reeds schriftelijk bezorgd. Hoeveel treinstellen werden afgekeurd? Welke stappen werden gezet met betrekking tot de ingebrekestelling? Ik verneem via de pers dat de constructeur voor elke week vertraging een boete van 231.000 frank moet betalen. U had het enkele maanden geleden in deze commissie over 216.000 frank. Ik zou graag weten over welk bedrag het precies gaat. Is er reeds betaald? Kunnen we de boetes niet rechtstreeks ter beschikking stellen van de getroffen treinreizigers? Wanneer zullen de treinstellen ingezet worden en bestaan er alternatieven om de tussenperiode op te vangen?

08.03 Peter Vanvelthoven (SP): Mevrouw de minister, ik wil nog een bijkomend aspect in deze zaak aanhalen. Uiteraard ben ik ook nieuwsgierig wanneer de nieuwe treinstellen er zullen komen. Ik weet niet of u vandaag een antwoord kan geven. We moeten ons niet te veel illusies maken. Telkens als u - waarschijnlijk te goeder trouw - een nieuwe datum vooropstelt, blijkt die niet haalbaar te zijn. Daar komt bij dat de NMBS - uitgaande van een bepaalde leveringsdatum - al jaren niet meer investeert in die oude versleten

stellen. Een spijtig gevolg is dat de verwarmingsketels het ondertussen begeven hebben. Ik wil even citeren wat de woordvoerder van de NMBS, Leen Uytterhoeven, in dat verband zegt. Het citaat dateert van vorige week. "We kunnen nog geen datum plakken op de definitieve vervanging. Eigenlijk zouden die treinen niet meer mogen rijden. Omdat in hun vervanging voorzien was, is er niet meer geïnvesteerd, met de gevolgen die we nu spijtig genoeg ondervinden". Vier van de acht verwarmingsketels van de treinstellen die op deze lijn ingezet worden, zijn defect. De reizigers noemen de lijn "de Transsiberische spoorlijn", omdat men in de meest abominabele omstandigheden moet reizen.

In de zomer is het abnormaal warm in de treinstellen. Het is daar inderdaad nooit goed. De toestand is echter te ernstig om erom te lachen.

De NMBS heeft ongetwijfeld recht op schadevergoeding en boetes van de Spaanse constructeur die in gebreke blijft. De echte benadeelde is in eerste instantie de treinreiziger die elke dag in die omstandigheden de trein moet nemen om zich te kunnen verplaatsen.

Mevrouw de minister, het gaat hier niet om prijzen eerste klasse of tweede klasse. Het gaat hier om prijzen derde klasse. Dat bestaat niet meer, maar dat zouden de prijzen moeten zijn die aan deze reizigers aangerekend worden. Als de verwarming niet meer werkt, zou ik durven spreken van prijzen vierde klasse. Denkt u eraan, mevrouw de vice-eerste minister, om de NMBS tenminste te vragen een tegemoetkoming aan deze treinreizigers te doen? De reizigers worden al een aantal jaren met dit probleem geconfronteerd en worden nogmaals met een uitstel geconfronteerd. Daarenboven zijn de verwarmingsketels bij gebrek aan wisselstukken niet meer te herstellen. Ik dring erop aan dat u een gebaar naar de treinreizigers op de twee lijnen - Antwerpen-Mol-Neerpelt en Mol-Hasselt - stelt.

08.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Mortelmans, het is inderdaad een ernstig probleem. Elke week of maand verneem ik niet alleen van u maar ook van de NMBS, dat er veel inspanningen worden geleverd maar dat de situatie voor de reizigers heel slecht blijft. De NMBS wenst dat het bestelde materieel aan de hoogste eisen van veiligheid, betrouwbaarheid en comfort voldoet, zoals omschreven in het bestek. Om die reden werden drie motorwagens type 41 die niet honderd procent aan deze eisen voldeden, tijdens de keuringsproeven bij levering, niet aanvaard. De

NMBS neemt de nodige maatregelen, opdat de constructeurs hun contractuele verplichtingen volledig en correct zouden uitvoeren. Zij hoopt dat de constructeurs de opgelopen leveringsvertraging zullen inlopen binnen de drie maanden. Na de opleiding van het NMBS-personeel kunnen dan de eerste indienstnemingen van het nieuwe dieselmaterieel op de lijn Antwerpen-Neerpelt plaatsvinden in het voorjaar van 2001, na voltooiing van de fase Hasselt-Mol, zoals gepland.

La SNCB regrette ce retard et remercie les usagers de leur patience, même si elle a l'air d'être à bout. En contrepartie, ils bénéficieront d'un matériel répondant aux normes de confort les plus modernes.

De locomotieven spelen maar een kleine rol in het comfort van de reizigers. Het zijn de rijtuigen die op de lijn Antwerpen-Neerpelt rijden die aan vervanging toe zijn. De locomotieven van reeks 62 zijn nog in degelijke staat. Vervanging door andere locomotieven, zo die al beschikbaar zouden zijn, zou niets aan het comfort van de reizigers veranderen. Waarschijnlijk refereert men hier aan locomotieven van reeks 55 die beschikbaar zijn gekomen na de elektrificatie van lijn 42. Zij werden intussen in de goederendienst ingezet. Dit type van locomotief werd een aantal jaren geleden reeds uitgetest op deze lijn, maar omdat zij niet geschikt zijn voor snelheden van 120 kilometer per uur, veroorzaakten zij meer vertragingen dan deze van reeks 62. Dat is dus geen goed signaal voor de reiziger: nieuwe locomotieven die minder vlug rijden.

Dan zijn er de wagons op deze lijnen. Ik heb gehoord wat u zei over de verwarming en andere problemen met deze wagons. Het comfort is slecht, dat is de realiteit. De NMBS moet dit materiaal veranderen. Vergelijkbaar slechte condities zijn ook realiteit op andere lijnen en het is onmogelijk te garanderen dat permanent gelijk comfort kan worden geboden op het hele netwerk. Het probleem van tarificatie of prijsvermindering ligt heel moeilijk, behalve enkele situaties, bijvoorbeeld de service *dédicacé* als de Thalys. In andere gevallen is dat niet mogelijk en is dat moeilijk te verrechtvaardigen. Reizigers vinden een rechtvaardiging in het gebrek aan verwarming of comfort, maar als u naar het geheel van het netwerk kijkt, is het moeilijk om een mogelijkheid tot differentiatie van de tarificatie te vinden volgens de types.

Dat er discriminaties zijn tussen de reizigers, ja, dat weet ik. Er is discriminatie tussen de reizigers

die een trein met veel comfort nemen en anderen, bijvoorbeeld op deze lijn met heel slecht comfort. Wij kunnen echter moeilijk aan de verschillende reizigers compensatie geven, behalve voor service *non exécuté* ou ayant subi de *sérieuses défaillances*. Dat is wat ik de NMBS heb gevraagd te onderzoeken in het licht van het bijvoegsel aan het tweede beheercontract.

De vertragingen zelf kunnen een groot probleem vormen voor de reizigers. Met dit onderzoek van de NMBS zullen wij zien hoe wij een vergoeding kunnen geven aan de mensen als de dienst *n'est pas exécuté* ou ayant subi de *sérieuses défaillances*.

De reizigers op de lijn Mol-Hasselt zullen binnenkort gebruik kunnen maken van ultramoderne autorails. In die zin is dat ergens een compensatie die meer zal worden geapprecieerd dan een tijdelijke tariefvermindering. Het is inderdaad betreurenswaardig dat de NMBS het inzetten van de nieuwe dieseltreinen steeds maar moet uitstellen. Dit is vooral een probleem voor de reizigers. Het is natuurlijk moeilijk om de NMBS verantwoordelijk te stellen voor de mankementen die werden vastgesteld bij het geleverde materieel. Daarvoor is de producent verantwoordelijk. Wij zouden toch niet kunnen aanvaarden dat geleverd materieel dat niet volledig aan de kwaliteitseisen voldoet, zou worden ingezet.

Mijn conclusie dus. Ik begrijp dit, dit is een spijtige situatie. Deze vertragingen zijn ook heel slecht voor de reizigers in eerste instantie, maar ook voor de spoorwegen in het algemeen in deze regio. Mensen die beginnen met de trein, zullen daar snel mee stoppen. Wat de compensatie betreft, heb ik u mijn mening gegeven inzake de moeilijkheden om onderscheid te maken tussen de gebruikers die slechte condities genieten en anderen.

In andere situaties in het netwerk zijn er ook slechte condities. Wat zijn de criteria, hoe, wanneer en welke vorm? Dat is nu in onderzoek bij de NMBS. Op basis van het onderzoek zullen we een beslissing moeten nemen in verband met de problemen voor de reizigers. Het zal gaan om een vertraging of een probleem van comfort, bijvoorbeeld geen verwarming. In de winter is dat een slechte situatie.

08.05 Jan Peeters (SP): Mevrouw de minister, dit was een vrij onbevredigend antwoord. Er zijn mij nog twee zaken niet duidelijk. Als ik het goed heb begrepen, zegt u dat de spoorwegen hopen in het

voorjaar van 2001 op de lijn Antwerpen-Neerpelt de nieuwe dieseltreinen te kunnen inzetten. Kunt u dat op dit moment niet preciezer zeggen? Ik zou hier graag een duidelijker antwoord op krijgen van u of van de spoorwegen.

U hebt ook geantwoord dat met betrekking tot de inzet van andere diesellocomotieven de 55'ers geen alternatief vormen. Dat werd vroeger al getest. U hebt echter niet geantwoord op de suggestie van de christelijke spoorvakbond om de rijtuigen van het type M4 die in reserve worden gehouden eventueel in te zetten ter vervanging van de bestaande rijtuigen op die lijn. Kunt u daar nog wat meer duidelijkheid over geven? Ik aanvaard uw argumentatie met betrekking tot de locomotieven, maar hoe staat het met de rijtuigen?

08.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik heb echter geen antwoord gekregen op de vraag over de boetes. Mevrouw de minister, ik zou graag vernemen wat de juiste bedragen zijn. Zijn de procedures in verband met de boetes ingezet? Is er reeds overgegaan tot betaling? Op die vragen zou ik graag nog een antwoord krijgen.

Verder vrees ik dat we hier in het voorjaar van 2001 opnieuw zullen zitten, want u hebt niet duidelijk gezegd of de treinen nu zullen rijden in die periode.

08.07 Peter Vanvelthoven (SP): Mevrouw de vice-eerste minister, ik dank u voor uw antwoord en voor uw begrip. Ik had echter een meer concreet antwoord van u verwacht. U zegt terecht dat er geen gelijkaardig comfort is op de verschillende lijnen en dat de lijn waar we het nu over hebben één van de lijnen is die heel slecht bedeed zijn. Er rijdt slecht materieel op. Als er discriminatie is in het aanbod aan de reiziger, dan lijkt het mij de logica zelf dat er ook een verschil kan bestaan in wat men moet betalen. Vorige week heb ik het genoeg gehad om met de trein vanuit Oostende naar Brussel te komen. Dat is werkelijk een genot. Men komt daar met koffie en broodjes langs en de reizigers betalen precies evenveel als de mensen die de trein nemen van Neerpelt naar Antwerpen. Hebt u de NMBS gevraagd onderzoek te doen naar de mogelijkheid van compensatie voor reizigers in deze omstandigheden? Het onderzoek is niet alleen beperkt tot de vertragingen? Kunt u zeggen wanneer u verwacht een antwoord te krijgen van de NMBS? Dit is immers een dringende zaak.

08.08 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat het voorjaar van 2001 betreft, kan ik alleen verwijzen naar het antwoord van de NMBS. Ik kan u hier niet zeggen of het daarbij om 22 februari gaat of om 1 maart. De NMBS zal dat uitmaken.

Wat de boetes betreft, de boeteclausule in het contract is een hulpmiddel om de producent te verplichten zijn contractuele engagementen na te leven. Dit komt net als andere middelen in een algemene pot van de NMBS terecht.

Wat de compensatie betreft, voert de NMBS een onderzoek. De maatschappij moet inzake gebrek aan comfort eerst criteria vastleggen in het onderzoek. Dit kan voor de producent een aansporing betekenen om meer comfort te leveren.

De NMBS moet ook zorgen voor minder vertraging inzake de levering van het materiaal op het terrein.

08.09 Peter Vanvelthoven (SP): Wat is het tijdsschema terzake, mevrouw de minister?

08.10 Minister Isabelle Durant: Ik ken de precieze datum niet, maar het nieuwe beheerscontract begint op 1 januari 2001, ook als de ondertekening later zal plaatsvinden. Dit onderzoek moest de elementen aanreiken voor een beslissing inzake de vergoeding van de vertragingen voor de reizigers. Maar waarom zouden we andere problemen inzake de slechte werking van een dienst ook niet vergoeden? Dit zal in het kader van het nieuwe contract van januari 2001 plaatsvinden.

08.11 Jan Peeters (SP): Mevrouw de minister, u hebt mijn vraag nog niet beantwoord of er al dan niet 4 rijtuigen in reserve beschikbaar zijn, van goede kwaliteit, die op deze lijn kunnen worden ingezet.

08.12 Minister Isabelle Durant: Dat was niet gespecificeerd in uw schriftelijke vraag. Ik zal dat laten nagaan.

08.13 Jan Peeters (SP): Mevrouw de minister, kunt u ons terzake een schriftelijk antwoord bezorgen?

De **voorzitter:** U zult deze antwoorden ongetwijfeld krijgen. De hele namiddag zijn mensen in de weer om deze antwoorden te notuleren.

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

09 Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het personeelsgebrek bij de NMBS in de streek Klein-Brabant en het Vaartland (Willebroek)" (nr. 2619)

09 Question orale de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de personnel à la SNCB dans la région de Petit-Brabant et du Pays du Canal (Willebroek)" (n° 2619)

09.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer bondig zijn.

Mevrouw de minister, ik lees dat het beleid in uw ministerie is gebaseerd op zeven principes. Een van die principes is het bieden van een efficiënte en effectieve dienstverlening aan de bevolking. Ik lees verder dat u het onthaal van de treinreizigers wil verbeteren.

Ik stel, enerzijds, vast dat u een aantal stopplaatsen terug wil openen en dit ook doet. Anderzijds, hebt u blijkbaar niet genoeg personeel om die kleine stations te bemannen. Zo kan er 's middags geen ticket meer worden gekocht in de stations van Puurs en Willebroek. De loketten worden er dagelijks een uurtje gesloten uit personeelsgebrek. In Bornem wijzigde de dienstregeling vorig jaar om dezelfde reden.

Het gaat uiteraard niet enkel om het kopen van een ticket maar ook om vragen om informatie, kortom dienstverlening in het algemeen aan de reizigers. Ik had dan ook graag van u vernomen of deze situatie zich ook in de rest van het land voordoet of gaat het hier werkelijk om een plaatselijk tekort. Ik hoop dat u ons hiervan een overzicht kunt geven. Ik had ook graag vernomen wat voor maatregelen u heeft genomen om de dienstverlening voor het publiek opnieuw op peil te brengen zodat de mooie principes die in de beleidsmissie van uw departement werden opgenomen geen loze beloftes blijven.

09.02 Minister Isabelle Durant: De loketten in Willebroek en Puurs zijn ongeveer drie kwartier gesloten tijdens de middagpauze omwille van technische redenen. Het gaat hier meer bepaald om te vervullen formaliteiten voor het afsluiten en overnemen van de kassa tussen twee elkaar aflossende loketbedienden.

De NMBS rekruteert bijna constant

onthaalbedienden voor de verkoop. In het jaar 2000 werden een vijftigtal onthaalbedienden aangeworven. Momenteel loopt een versnelde procedure voor de aanwerving van een dertigtal contractuele bedienden. Er is ook een statutaire proef aan de gang met het oog op het aanleggen van een aanwervingspotentieel voor het jaar 2001.

Ondanks de financieel aantrekkelijke voorwaarden en de versnelde aanwervingprocedure ondervindt de NMBS moeilijkheden om voldoende kandidaten aan te werven die aan de vooropgestelde criteria voldoen. De grootste handicaps hierbij zijn de onregelmatige diensturen alsook de wensen om te kunnen werken in eigen streek. Bij de aangeworven kandidaten wordt een groot verloop vastgesteld door ontslag bij het vinden van werk met regelmatige uren of in eigen streek.

09.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik ben uiteraard een voorstander van werk in eigen streek. Ik had graag vernomen of dit al dan niet een lokaal probleem is.

09.04 Minister Isabelle Durant: Er zijn nog andere plaatsen waar zich gelijkaardige problemen voordoen.

09.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik had daar graag een antwoord op gekregen, desnoods schriftelijk.

De **voorzitter:** Mijnheer Mortelmans, ik zal u indien u dat wenst de loketuren van alle stations in het land bezorgen. Ik heb terzake zopas een schriftelijke vraag gesteld aan de minister.

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

- Voorzitter : de heer **Jos Ansoms**

10 Mondelinge vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan hoge perrons in de NMBS-stations" (nr. 2637)

10 Question orale de Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de quais élevés dans les gares de la SNCB" (n° 2637)

10.01 Magda De Meyer (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, van de 548 stations en stopplaatsen van de NMBS zijn er nog geen 100 uitgerust met hoge perrons. Nochtans zouden deze verhoogde perrons tot het basiscomfort van een station moeten behoren, zoals de Bond van trein-, tram- en busgebruikers

terecht opmerkt. In mijn regio, Waasland en Klein-Brabant, beschikt geen enkel station over hoge perrons. In Temse, St.-Niklaas, Lokeren en Puurs moeten oudere reizigers, gehandicapten en ouders met kinderwagens de trein op- en afgeholpen worden door treinbegeleiders of medepassagiers. Daarnaast zijn de toenemende vergrijzing en het goedkopere tarief voor 65-plussers extra argumenten om zo snel mogelijk een programma ter verhoging van de perrons op poten te zetten.

Waarschijnlijk kan één en ander om budgettaire redenen niet direct gebeuren. Kan mevrouw de minister op zijn minst het engagement nemen om alvast de perrons te verhogen in die stations die de komende maanden en jaren een opknapbeurt krijgen? Het station van mijn gemeente, Temse, wordt het komende half jaar grondig aangepakt. Verhoogde perrons kunnen hier letterlijk het comfort voor de reizigers verhogen. De aantrekkingskracht van de trein als interessant alternatief voor de pendelaars kan er alleen maar wel bij varen.

Ik heb dan ook de volgende vragen voor mevrouw de minister. Ten eerste, wat zijn de objectieve normen inzake perrons in het kader van het Revalor-programma van de NMBS? Wat betekent dat concreet voor de stations in mijn regio?

Ten tweede, kan mevrouw de minister een overzicht geven van de geplande werken in mijn regio wat aard en timing betreft? Dat kan indien nodig schriftelijk gebeuren.

Ten derde, het genoemde beheersplan bepaalt ook dat alle werken waarvoor geen bouwvergunning nodig is zouden moeten uitgevoerd zijn tegen 2003. Voor de ophoging van perrons is blijkbaar geen bouwvergunning nodig. Betekent dit dat deze dure ophogingoperatie contractueel tegen 2003 zou gerealiseerd zijn? Zijn daarvoor de nodige middelen ingeschreven? Hoe worden deze enorme werken concreet uitgevoerd?

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Meyer, het document Revalor 2000 is een bouwnorm die geldt bij de bouw of de herinrichting van stations en stopplaatsen en hun ruime omgeving. De belangrijkste normen voor de perrons hebben betrekking op de afmetingen van het perron, lengte, hoogte en breedte, alsook op de uitrusting ervan - perronbekleding, verlichting, sonorisatie, schuilhuisjes, zitjes, enzovoort. In concreto betekent dit dat deze normen gehanteerd worden

bij heraanleg van de perrons, bijvoorbeeld naar aanleiding van spoorwerken. In deze context zal de perronhoogte, dat wil zeggen het hoogteverschil tussen perronrand en de bovenkant van de sporen, van nieuw aangelegde perrons minimaal 0,55 m bedragen.

Met toepassing van het artikel 21bis van het beheerscontract werden door de NMBS vier werkterreinen voorgesteld. Eén: de voortzetting van de eenvoudige renovaties of grote onderhoudsbeurten en deze uitbreiden tot buiten het stationsgebouw. Twee: verbeteren van onthaal op de perrons en in de stations door schuilhuisjes, zitjes en vuilnisbakken te plaatsen. Drie: voortzetting van de uitrusting van onbewaakte stopplaatsen met sonorisatie. Vier: vervanging van alle bestaande fietsrekken van verouderde types door rekken van het "NMBS vandaag"-type.

De stopplaatsen die binnen de regio Klein-Brabant, Waasland en Dender speciaal vermeld werden zijn: Temse, Beveren-Waas, Londerzeel en Willebroek.

Het beheerscontract voorziet ook onder meer in een vierjarenplan van 2000 tot 2003 voor renovatie zonder bouwvergunning van installaties voor opvang van de reizigers.

Het is om praktische en financiële redenen onmogelijk alle perronverhogingen uit te voeren tegen 2003. De NMBS heeft zich als doel gesteld de perronverhoging van alle belangrijke stations te realiseren tegen uiterlijk 2010. De perrons van minder belangrijke stations en stopplaatsen zullen verhoogd worden als de gelegenheid zich voordoet en binnen de mogelijkheden van het budget dat aan de NMBS zal toegekend worden voor onthaalinvesteringen in het kader van het tienjarenplan 2001-2010.

Dat plan bevat verschillende hoofdstukken. Het hoofdstuk "Onthaalinvesteringen" moet via verschillende projecten worden gerealiseerd.

De studie voor de herinrichting van stationsomgeving en perrons, inclusief perronverhogingen, voor Wetteren is afgerond. De studie voor de perronverhoging te Sint-Niklaas is bijna voltooid.

10.03 **Magda De Meyer** (SP): Mevrouw de minister, er is nog geen sprake van een perronverhoging in Temse?

10.04 Minister **Isabelle Durant**: Toch wel. Temse, Beveren-Waas, Londerzeel en Willebroek.

10.05 **Magda De Meyer** (SP): Inclusief de perronverhoging?

10.06 Minister **Isabelle Durant**: Er is sprake van vier grote verbeteringen.

10.07 **Magda De Meyer** (SP): Maar de perronverhoging maakt daarvan geen deel uit.

10.08 Minister **Isabelle Durant**: Inderdaad, het gaat hier om een algemene verbetering van het onthaal van de reizigers: vuilnisbakken, schuilhuisjes, fietsrekken enzovoort.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Samengevoegde interpellaties en mondelinge vraag van**

- de heer **Francis Van den Eynde** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op Zaventem' (nr. 529)

- de heer **Lode Vanoost** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op de luchthaven van Zaventem' (nr. 557)

- de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid van de luchthaveninstallaties van Brussel-Nationaal' (nr. 2719)

11 **Interpellations et question orale jointes de**

- M. **Francis Van den Eynde** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 529)

- M. **Lode Vanoost** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 557)

- M. **Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sûreté des installations de l'aéroport de Bruxelles-National' (n° 2719)

11.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik resumeer in telegramstijl de feiten. Op de vooravond van Allerheiligen 2000 landt een airbus van Lufthansa 's avonds op Zaventem. Normaal moet hij gaan parkeren voor poort nummer 302. Op het laatste moment wordt hij afgeleid naar poort nummer 306. De bedoeling is een lading op te nemen van 13 à 14 kg diamanten. Ondanks het feit dat het vliegtuig op het laatste moment van positie verandert en ondanks het feit dat die diamanten in kisten zitten die vanzelfsprekend zo naamloos en onherkenbaar mogelijk zijn, wordt

het vliegtuig overvallen en worden de diamanten - en uitsluitend de diamanten - geroofd. Ondanks het feit dat er groot alarm geslagen wordt, verdwijnen de dieven met hun buit in de donkere oktobernacht van Vlaams-Brabant. "Ni vu, ni connu," zou men in het Frans zeggen.

Dit is helaas niet de eerste keer. Er zijn namelijk een aantal voorgaande gevallen op dit vlak. Eerlijk gezegd verbaast mij dit niet. Enkel is het zeer jammer dat de reputatie van onze luchthaven van Zaventem daar zwaar onder gaat lijden.

Het voorval verbaast mij niet, omdat ik in mijn vorig beroepsleven regelmatig op Zaventem moest zijn naar aanleiding van diefstallen die zich voordeden in de magazijnen van de taksvrije winkels. Deze opslagplaatsen bevinden zich in de internationale zone; dit is dus de bewaakte zone van Zaventem. Om daar binnen te geraken, moest ik normaal gezien telkens de rijkswacht om een speciale badge verzoeken. U kunt mij geloven of niet, maar ik ging ten minste eenmaal per jaar, soms meer, deze magazijnen binnen en ik heb nooit de moeite genomen om zo'n badge te halen. Niemand heeft me er ooit naar gevraagd. De eerste keer dat ik wel een badge vroeg, was toen men mij moest loodsen langs een vliegtuig van El Al, dat militair bewaakt werd. Mijn cliënt meende dat ik die badge toen écht nodig had. Ik stak de badge gewoon op zak. Ik was hem beter niet gaan halen, want opnieuw werd hij niet gevraagd.

Ik geef toe dat ik ondertussen al ongeveer tien jaar parlementslid ben. Deze ervaring is dus al vrij gedateerd. Maar ik herinner me een nogal populair tv-programma van enkele jaren geleden, "De Schalkse Ruiters". In dat programma slaagde men erin, om met camera en alles binnen te dringen in een vliegtuig op Zaventem. Ik vrees dus dat mijn ervaring van toen nog altijd overgedaan kan worden.

Bijgevolg is er op dit vlak duidelijk een probleem. In eerste instantie gaat het om de mogelijkheid tot, het kunnen beveiligen van de zaak - want zo eenvoudig is dat niet. Het tweede probleem is de wil tot beveiliging. Met deze wil bedoel ik dat elke bewaking op een zeker ogenblik terugvalt tot routine. Men is dan een stukje minder streng, en een aantal maanden later nog minder streng, met alle mogelijke gevolgen achteraf. Deze beveiliging is één facet van de problematiek die ik wil schetsen.

Mijnheer de voorzitter, dat is één facet van de problematiek.

Het andere is ernstiger. Deze diefstal is met een zeer goed georganiseerde medeplichtige van op de luchthaven gepleegd. Het spreekt boekdelen dat de dieven zelfs de veranderde stationeringpositie van het vliegtuig kenden. Men beweert dat de Staatsveiligheid het luchthavenpersoneel zeer sterk heeft gecontroleerd. Ik wil dat wel geloven, maar het was toevallig in dezelfde periode als die van de diefstal dat de politiediensten ons mededeelden dat mensensmokkelaars er geregeld in slagen illegaal het land binnen te loodsen met de hulp van medeplichtigen op Zaventem. Dat zijn dus de mensen die door de Staatsveiligheid zijn gescreend! Ik stel daar dus wel enkele vragen bij.

Ten eerste, men zegt dat de Staatsveiligheid die mensen uitsluitend op luchtvaartcriminaliteit heeft gescreend. Dat komt niet zo vaak voor, zodat ook mensen met een omvangrijk strafblad en mensen die betrokken waren bij drugsmokkel, toch op het beveiligde deel van de luchthaven kunnen zijn tewerkgesteld. Kan u mij daar meer informatie over geven?

Ten tweede, ik heb vernomen dat de partner of de concurrent van Sabena, die betrokken was bij het transport van de diamanten, veel minder grondig door de politiediensten werd gescreend. Is dat zo en zo ja, waarom?

Ten derde, de rijkswacht zou over een mogelijke overval zijn getipt, maar zou door de tipgevers op een verkeerd spoor zijn gezet omdat zij een ander vliegtuig aanwezen dan hetgeen dat is overvallen. Is er inderdaad getipt en was het opzet daarvan dan niet enkel om de aandacht van de ordediensten af te leiden?

Ten vierde en laatste heb ik nog een algemene vraag. Ik hoop dat er ondertussen reeds een aantal maatregelen zijn genomen. Ik zou daar graag meer informatie over krijgen, gezien de ernst van de situatie, want Zaventem is immers de enige internationale luchthaven in België.

11.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in de vorige legislatuur heb ik over dit onderwerp driemaal geïnterpelleerd, enerzijds naar aanleiding van gewapende overvallen en anderzijds naar aanleiding van het binnendringen op de luchthaven door de pseudo-journalisten van het televisieprogramma Schalkse Ruiters. Daaruit bleek duidelijk dat de veiligheidsprocedures op de luchthaven te wensen overlieten. Uw voorganger antwoordde telkens dat die procedures zouden worden herbekeken en dat uit het gebeurde

besluiten zouden worden getrokken en dat er dingen zouden veranderen.

De commissie voor de Infrastructuur van de vorige legislatuur is op 23 maart 1999 op de luchthaven uitgenodigd en heeft tijdens dat bezoek een volledig rapport gekregen over de tekortkomingen van de veiligheidsmaatregelen. De uitleg die we daar kregen, gaf ons de indruk dat de zaken ernstig werden bekeken en dat zwakke punten, zoals plaatsen zonder controle, zouden worden aangepakt.

Het blijkt andermaal mogelijk te zijn dat zwaar bewapende personen, met kennis van zaken, de luchthaven binnendringen en deze, onmiddellijk na de feiten ook kunnen verlaten. Men moet ervan uitgaan dat die kennis van zaken berust op een of andere vorm van interne medewerking of dat betrokkenen op de luchthaven werken of werkten. Hoe dan ook, gezien de oppervlakte van de luchthaven is het niet eenvoudig om er met een wagen binnen te dringen, er een overval te plegen en het terrein met de wagen te verlaten.

Blijkbaar slaagt men er niet in, in tegenstelling tot in andere grote luchthavens, alarm te slaan zodra er iets gebeurt of zelfs minuten na de feiten, zodanig dat alle uitgangen worden vergrendeld. Immers, uit het onderzoek naar een van de vorige overvallen blijkt dat het gebruikte voertuig bijna tien minuten na de feiten via de uitgang wegreed: het bareeltje ging naar omhoog na het tonen van de badge.

Bovendien moet men toch goed beseffen dat het gaat om gewapende overvallen op een luchthaven met passagiers aan boord van de vliegtuigen. Vliegtuigen mogen dan wel stevig zijn gebouwd, zij zullen geen bescherming bieden tegen zwaar geschut. Dat betekent, mevrouw de minister, dat het hier gaat om bijzonder gevaarlijke situaties.

Mevrouw de minister, hoe leggen de betrokken diensten BIAC en Belgocontrol dit voorval ditmaal uit en in hoeverre verschilt deze van de uitleg die zij gaven bij vorige overvallen? Welke besluiten worden uit de recente gebeurtenissen getrokken?

Na de vorige feiten werden bijkomende maatregelen genomen. Voldoen die maatregelen niet, of werden zij in onvoldoende mate toegepast? Wat schort er nog steeds aan de veiligheid op de luchthaven?

11.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, dans les jours qui ont suivi l'attaque à main armée

évoquée par mes collègues, la presse s'est fait un devoir de confirmer qu'il était assez facile d'accéder sans effraction aux installations de l'aéroport national. En effet, début novembre, un journaliste et un photographe ont renouvelé l'expérience et ont relaté en détail leur intrusion sur le sol de l'aéroport. Profitant de la présence d'un chantier non surveillé, cette équipe s'est contentée de contourner une barrière cadenassée pour ensuite ramper sous une clôture de fils barbelés distendus. L'article de presse est complété par une interview du responsable des opérations pour les terminaux et les pistes de l'aéroport qui concédait qu'il n'était pas possible de garantir à 100% l'inviolabilité des accès de l'aéroport.

Si l'on peut admettre qu'une sécurité absolue est impraticable, on ne peut partager le point de vue conciliant de ce responsable quand il affirme que, dans ce genre d'endroit, il faut trouver le juste compromis entre les impératifs commerciaux et la sécurité.

Comment Mme la ministre réagit-elle à ces propos du responsable des opérations de BIAC? Quel contrôle les pouvoirs publics exercent-ils en matière de sûreté et de sécurité de ces installations? Quelles sont les normes internationales en vigueur en matière de protection des installations aéroportuaires? Et enfin, dans quelle mesure la responsabilité de BIAC peut-elle être engagée en cas d'acte de malveillance facilité par les lacunes dans les dispositifs de protection des installations?

11.04 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, je vais évidemment répondre d'une manière globale aux trois questions qui viennent de m'être posées.

Afin de réagir au dernier élément évoqué, je puis dire qu'en ce qui me concerne, il ne peut être question d'aucun compromis en matière de sûreté et de sécurité. Il n'y a pas d'équilibre à chercher, c'est une priorité qui va au-delà des impératifs commerciaux.

En ce qui concerne la législation en vigueur, la loi du 3 mars 1999 a créé le service d'inspection aéronautique au sein de l'administration de l'aéronautique. Ce service a pour missions de veiller au respect de la réglementation et la supervision des mesures de sûreté prises à l'aéroport de Bruxelles National.

Les normes internationales en la matière sont reprises dans l'annexe 17 à la Convention de

Chicago ainsi que dans le document 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Elles ont été reprises dans la législation belge par l'arrêté royal du 3 mai 1991 réglementant tous les domaines de la sûreté dans l'aviation civile.

L'exploitant, en l'occurrence BIAC, est évidemment tenu de respecter cette législation. Le non-respect de cette législation est sanctionné par la loi du 27 juin 1937 réglementant l'aviation civile.

Ik kan u meedelen dat ik onmiddellijk na de overval van 31 oktober op een waardetransport op de luchthaven Brussel-Nationaal om een bijeenroeping van het Nationaal Comité voor de Veiligheid van de Burgerlijke Luchtvaart (NAVECO) heb verzocht. Dit is het adviesorgaan van de regering, dat in 1971 werd opgericht en onder andere is belast met het voorstellen aan de regering van het luchtvaartveiligheidsbeleid. Aan de vergadering op 6 november werd deelgenomen door vertegenwoordigers van mijn kabinet, het Bestuur van de luchtvaart, de Algemene Rijkspolitie, de Rijkswacht, de Staatsveiligheid en BIAC. Losstaand van het gerechtelijk onderzoek inzake deze overval, wat uiteraard tot de bevoegdheid van de gerechtelijke instanties behoort, werd tijdens deze vergadering een evaluatie van dit incident gemaakt, evenals van andere veiligheidsincidenten die eerder op deze luchthaven plaatsvonden. Het doel van de vergadering bestond erin te onderzoeken welke preventieve maatregelen op korte en lange termijn dienen genomen te worden. Welke structurele maatregelen dringen zich op om een herhaling van dit soort incidenten te voorkomen?

Ik wens daarbij aan te stippen dat BIAC, de Rijkswacht en alle andere betrokken instanties op de luchthaven Brussel-Nationaal in het verleden reeds zeer vergaande maatregelen namen ter voorkoming van de criminaliteit in de luchtvaart. Waar deze veiligheidsmaatregelen in het verleden op gekende vormen van luchtvaartcriminaliteit waren gericht, zoals kapingen en sabotagedaden tegen vliegtuigen, blijken steeds meer nieuwe vormen van luchtvaartcriminaliteit op te duiken. Ik denk aan overvallen op waardetransporten op de grond, al dan niet met betrokkenheid van personeel dat op de luchthaven is tewerkgesteld. Dit is ook op internationaal vlak een relatief nieuw gegeven. Deze nieuwe elementen vereisen nieuwe preventieve maatregelen.

Afgezien van een aantal concrete, vertrouwelijke maatregelen die ik hier niet zal vermelden, kan ik u verklaren dat ik de luchtvaartinspectie van het

Bestuur van de luchtvaart met een onmiddellijk onderzoek heb belast van het veiligheidssysteem van de luchthaven Brussel-Nationaal, met bijzondere aandacht voor het toegangscontrolesysteem. Dat is een ernstig element. Bij dit onderzoek zullen ook de andere leden van het lokaal veiligheidscomité van deze luchthaven worden betrokken.

De resultaten van dit onderzoek moeten eind december 2000 aan mij worden overgemaakt.

Wat de toegangscontrolesystemen betreft denken wij aan eventuele veranderingen of aan het intensifiëren van de controle op de toegankelijkheid.

Ten tweede, ik heb de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart (CEAC) verzocht binnen de kortste termijn een grondige externe audit uit te voeren over de beveiliging van de luchthaven Brussel Nationaal en de bestaande kwaliteitscontrolesystemen inzake luchtvaartbeveiliging. De CEAC is een internationale intergouvernementele luchtvaartorganisatie waarvan 38 Europese lidstaten deel uitmaken. Zij maken audits, die door de buitenlandse overheden en de luchtvaartindustrieën worden erkend als de meest strenge luchthavenaudits. De conclusies van deze audits moeten zo spoedig mogelijk aan mij worden voorgelegd. We zullen CEAC de vraag stellen zo vlug mogelijk een externe audit over Brussel Nationaal op te stellen.

Ten derde, ik heb besloten dat een vertegenwoordiging van de luchtvaartinspectie met ingang van 6 december 2000 permanent op de luchthaven Brussel Nationaal zal worden gevestigd. Er komt dus geen punctuele, maar een permanente aanwezigheid van deze diensten. De inspectiedienst, die werd opgericht bij de wet van 3 mei 1999, wordt onder andere belast met een voortdurende kwaliteitscontrole van de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen.

Ten vierde heb ik de opdracht gegeven tot een sensibilisatiecampagne op het vlak van de luchtvaartbeveiliging van het voltallige luchthavenpersoneel, terwijl verhoogde aandacht moet worden besteed aan de gespecialiseerde opleiding van het veiligheidspersoneel, in samenwerking met het ICAO opleidingscentrum te Brussel. Wij beseffen dat de opleiding en de sensibilisatie van gans het personeel heel belangrijk is.

Ten vijfde heb ik de opdracht gegeven een aantal

regulerende initiatieven voor te bereiden inzake de afleveringsmodaliteit van het toezicht op de luchthavenidentificatiebadge. Wie krijgt een badge, wanneer, door wie, voor welke bestemming, enzovoort. Ik overleg met mijn collega van Binnenlandse Zaken over het uitvoeren van waardetransporten door middel van passagiersvliegtuigen. In die gevallen moeten we weten wie een badge krijgt voor welke opdracht.

Voilà les décisions à court terme qui ont été prises suite à cet accident.

Quoi qu'il en soit des propos tenus par M. Gravel, il s'agit de sa responsabilité. Selon moi, les impératifs de sécurité priment dans tous les cas, autant celle du personnel au sol, en vol que celle des passagers. Je pourrai vous faire connaître les éléments d'information demandés. Tout cela prendra quelques semaines ou quelques mois et ce afin de renforcer les systèmes de contrôle de l'accès en général mais aussi en ce qui concerne les transports de marchandises de valeur afin d'éviter de nouveaux incidents ou accidents.

11.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb aandachtig geluisterd naar het antwoord van de minister. Ik ben ervan overtuigd dat ze meent wat ze zegt. De vice-eerste minister heeft gezegd dat ze zal onderzoeken wie een badge krijgt en dat ze streng zal zijn. Er moet echter voor gezorgd worden dat de badges echt nodig zijn. Ik heb u twee anekdotes verteld.

Twee jaar geleden moest ik een gekwetst familielid op de luchthaven ophalen. Ik ben met een ambulancewagen de luchthaven opgereden. Het volstond om te claxonneren om doorgelaten te worden. We hebben de dame afgehaald en zijn zonder enige controle kunnen buiten rijden. Controle wordt al te gemakkelijk routine.

Mevrouw de vice-eerste minister, u moet niet alleen de aangekondigde maatregelen uitvoeren. U moet eveneens de efficiëntie van de maatregelen streng controleren. Om de veiligheid op de luchthaven sterk te verbeteren, moet u streven naar een zerotolerantie niet inzake criminaliteit maar een zerotolerantie inzake laksheid met betrekking tot de veiligheidsvoorschriften. Als dat gebeurt, zal de veiligheid er wel bij varen.

11.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, het is evident dat u geen details geeft

over de maatregelen die zullen worden genomen. Het probleem van Zaventem heeft, mijns inziens, in de eerste plaats van doen met de toegankelijkheid van voertuigen en niet zozeer van personen. Naar aanleiding van de voorlaatste overval is immers gebleken dat een voertuig van een luchtvaartmaatschappij werd gebruikt dat een paar dagen voordien was gestolen. Men was er blijkbaar nog niet van op de hoogte dat dat voertuig gestolen was. De screening van het personeel is een ander teer punt. U hoort me niet zeggen dat al degenen die op de luchthaven werken verdachten zijn.

100% veiligheid bestaat niet. Er zijn drie incidenten gebeurd waarvan men kan stellen dat ze maandenlange voorbereiding hebben gevraagd. Dit ware geen lukrake overvallen. Ze gebeurden met kennis van zaken. Dit betekent dat er structurele fouten in het veiligheidssysteem zitten. Dat de veiligheid en toegankelijkheid door verschillende organen met een eigen werkwijze worden gecontroleerd is daarvan slechts een voorbeeld. Belgocontrol, BIAC, Sabena en het leger nemen elk een stukje van de veiligheid voor hun rekening. Er is geen eenvormige controle. Er is geen verantwoordelijke voor het geheel aangeduid.

De fouten moeten worden opgespoord. Ik pleit voor een uniform systeem waarbij geen verwarring inzake verantwoordelijkheid voor de veiligheid mogelijk is.

11.07 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, je suis particulièrement content de vous entendre déclarer que la sécurité est la seule priorité. Cela va donc à l'encontre des propos que je relatais.

L'élément important - et neuf - à la suite de cette troisième attaque, c'est effectivement la commande d'un audit sérieux à effectuer par une société externe spécialisée. Ses conclusions - dont nous devrions idéalement disposer très rapidement - permettront, à mon avis, de révéler d'éventuelles erreurs structurelles. Nous connaissons donc les mesures efficaces prendre à l'occasion de la réception de ce rapport d'audit.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde en Lode Vanoost
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering de nodige maatregelen te nemen om vanaf nu de luchthaven van Zaventem efficiënt te verbeteren".

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

« La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde et Lode Vanoost
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour améliorer, dès aujourd'hui, le fonctionnement de l'aéroport de Zaventem ».

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Olivier Chastel en Daan Schalck en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Olivier Chastel et Daan Schalck et Mme Marie-Thérèse Coenen.

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

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

- Voorzitter: de heer **Francis Van den Eynde**

12 **Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de impact van het stoppen van de HST in Zaventem op het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 2681)**

12 **Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'impact du passage du TGV à Zaventem sur le trafic intérieur" (n° 2681)**

12.01 **Daan Schalck** (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, een tijdje geleden heb ik over deze problematiek al een vraag gesteld. Ik weet dat het een vraag is van de regering om te onderzoeken of een aantal hogesnelheidstreinen ook in Zaventem zou kunnen stoppen, nog voor die lijn daar wordt doorgetrokken naar Antwerpen. Er werd dan een

studie gevraagd aan de NMBS. De NMBS heeft geantwoord dat het mogelijk is, maar dat daarvoor tien binnenlandse treinen die in Zaventem stoppen, zouden moeten worden geschrapt. Ik heb begrepen dat na juni, na het eerste antwoord van de NMBS, er overleg is geweest waarbij de regering, Sabena en de NMBS zijn betrokken. U zou dan gevraagd hebben om het verslag dat u in juni had gekregen, toch nog eens te onderzoeken na het overleg, waarop blijkbaar nieuwe elementen aan bod kwamen. In uw vorig antwoord aan mij stelde u een nieuw verslag in het vooruitzicht tegen 15 november 2000. Ik heb dan ook twee eenvoudige vragen. Is dat verslag er gekomen tegen de vooropgestelde datum? Als dat er zou zijn, zijn de conclusies dan gelijklopend met die van juni, of heeft het overleg er toch voor gezorgd dat er een andere conclusie kan worden getrokken, waarbij dan naar ik hoop minder of liefst geen binnenlandse treinen zouden sneuvelen? Tot daar mijn vragen.

12.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik geef een heel kort antwoord. De resultaten van de nieuwe studie van de NMBS zullen binnenkort in mijn bezit zijn, maar zijn dat nu nog niet. Het is dus nog niet mogelijk om vandaag besluiten te trekken over de haalbaarheid inzake bijvoorbeeld bepaalde assen. Ik verzoek u dus om nog enig geduld, vermits ik nog niet over alle elementen beschik om besluiten te trekken.

12.03 **Daan Schalck** (SP): Mijnheer de voorzitter, ik hoop hier later nog op terug te komen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

13 **Mondelinge vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepasbaarheid van het verkeersreglement over het wielertoerisme op het fietspoolen"** (nr. 2711)
13 **Question orale de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'applicabilité des dispositions du code de la route sur le cyclotourisme aux élèves se rendant à l'école en bicyclette sous la garde d'un adulte"** (n° 2711)

13.01 **Els Van Weert** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze namiddag een hoorzitting over duurzame ontwikkeling bijgewoond. Het project waarover ik het wil hebben kan mijns inziens een bescheiden bijdrage leveren tot die duurzame ontwikkeling.

Het gaat over fietspoolprojecten. Ik neem aan dat u daar gezien uw bevoegdheid wel mee vertrouwd bent. In een aantal gemeenten hebben de oudercomités, gesteund door het gemeentebestuur en de politie het initiatief ontwikkeld om kleine groepen kinderen samen naar school te fietsen. Deze projecten worden gecatalogeerd onder de noemer 'fietspool' en hebben als doel de jongeren op een veilige en gezonde manier naar school te laten gaan. Ook het autoverkeer rond de school wordt er door verminderd, het is beter voor het leefmilieu en de kinderen krijgen al doende verkeersopvoeding mee en worden weerbaarder.

Het waarborgen van de veiligheid is uiteraard essentieel voor de ouders om hun kinderen aan dergelijke projecten te laten deelnemen. Politiebegeleiding kan een oplossing zijn, maar verkeersdeskundigen hebben vastgesteld dat het beter zou zijn als de kinderen de toestemming zouden krijgen met twee naast elkaar te fietsen. Zo is dat ook voorzien in het verkeersreglement voor wielertoerisme. In artikel 43bis van dat reglement staat dat groepen wielertoeristen van 15 tot 150 deelnemers steeds de toestemming hebben om naast elkaar te fietsen. Dat maakt hen zichtbaarder en dwingt autobestuurders tot grotere oplettendheid.

Volgens voormeld artikel kan dat dus pas vanaf vijftien personen. Daarom vraag ik u of dit reglement automatisch wordt toegepast op het fietspoolen zodra men in een groep van vijftien mensen fiets. Een probleem bij het fietspoolen is dat men in een kleine groep vertrekt, maar met een grotere groep aankomt. De groep deskundigen zegt overigens dat een groep van vijftien al te groot is en acht een groep van acht à tien kinderen ideaal.

Ten eerste, is het reglement van toepassing of voorwaarde de groep vijftien fietsers telt?

Ten tweede, mogen zij zich op dit reglement beroepen om op een veiligere en zichtbaardere manier te fietsen, ook al zijn zij niet van bij het vertrek met vijftien? Zoniet, bent u dan bereid om te onderzoeken of u een aanpassing van het verkeersreglement kan doorvoeren?

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Van Weert, kinderen die in groep naar school fietsen, kunnen bezwaarlijk als wielertoeristen worden beschouwd. De aard en het doel van hun verplaatsing zijn niet uitsluitend recreatief en zij beantwoorden dus niet aan de

reglementen voor wielertoeristen. Door de specifieke aard van die regelgeving zijn er heel wat bezwaren en problemen voor de toepassing ervan. Er is bijvoorbeeld het probleem van het minimum aantal deelnemers. Artikel 43bis van het algemeen verkeersreglement over het wielertoerisme is slechts van toepassing op groepen van 15 tot 150 personen. Voor het fietspoolen daarentegen worden kleinere groepjes van zes tot tien kinderen aangeraden.

Het fietspoolen gebeurt dus bij voorkeur in een kleine en duidelijk herkenbare groep kinderen met één begeleider. Het is belangrijk dat de deelnemers individueel de verkeersregels naleven. Zo moeten ze het fietspad volgen als er één is. Dat is uiteraard de grootste garantie voor de veiligheid van de groep. Als er geen fietspad is, kunnen ze op een ander deel van de weg rijden zonder op de rijbaan te moeten fietsen, zoals op een gelijkgrondse berm of op een parkeerzone rechts van de rijrichting.

Voorts bestaat er geen specifieke regelgeving omtrent met twee naast elkaar fietsen op het fietspad, waaruit kan worden besloten dat zulks niet verboden is. Uiteraard moet men ervoor opletten dat andere fietsers en bromfietsers nog kunnen inhalen op het fietspad en dat het kruisen nog mogelijk blijft op tweerichtingsfietspaden.

In het geval de rijbaan moet worden gevolgd mogen fietsers in principe met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer het kruisen niet mogelijk is en buiten de bebouwde kom wanneer een voertuig hen langs achter nadert.

Deze elementen zijn belangrijk voor kinderen en leerlingen. Sommige verenigingen maken hier werk van en organiseren dagelijks de fietstocht van schoolgaande groepen. Bepaalde fietsverenigingen kennen de regels, maar andere niet. Volgens mij moet de regelgeving niet worden gewijzigd, maar zij moet wel worden bekendgemaakt, zulks voor ieders veiligheid. De regelgeving moet niet worden aangepast zoals voor het wielertoerisme, want dan baat fietspooling niet. Een van de doelstellingen is jonge fietsers in een veiliger en herkenbaar verband individueel vertrouwd te maken met de verkeersregels. Eigenlijk staat wielertoerisme haaks daartegenover, aangezien het daar de bedoeling is een soort groepsreglementering toe te passen.

De sturende omkadering door begeleiders zoals de ouders en de school, de afspraken en de follow-up zijn voor mij van essentieel belang.

Immers, de ervaring inzake veiligheid moet op een degelijke en aangename manier worden opgedaan. Wij moeten hopen dat de kinderen in de toekomst veilige en verantwoordelijke fietsers worden en dat zij het fietsen niet beperken tot een recreatieve activiteit. Veiligheid, informatie over de huidige regelgeving, een goede opleiding en een degelijke follow up in geval er zich een probleem voordoet, zijn zeer belangrijk.

13.03 Els Van Weert (VU&ID): Mevrouw de vice-eerste minister, uw antwoord klinkt erg logisch.

Aanvankelijk had ik ook de reflex om ervan uit te gaan dat de huidige verkeersregels moeten worden aangeleerd en gerespecteerd. Maar volgens diegenen die actief zijn inzake fietsverkeer en begeleiding van de projecten terzake, is het veiliger consequent naast elkaar te fietsen, zoals voorgeschreven voor de wielertoeristen.

Uiteraard wil ik fietspooling niet vergelijken met wielertoerisme, maar toch kon men mij ervan overtuigen dat voormeld specifieke aspect de veiligheid kon verhogen. Dat is de enige opmerking die ik wens te maken, te meer daar deze mij werd ingegeven door diegenen die zich op het terrein dagelijks bezighouden met fietspooling.

Hoe dan ook, mevrouw de minister, ik ben bereid alle elementen verder te bestuderen, maar als men mij kan overtuigen van de juistheid van deze opmerking, dan zal ik niet nalaten een wetsvoorstel in die zin in te dienen. Daarvoor moeten uiteraard alle argumenten nogmaals op een rijtje worden gezet.

13.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, het interesseert mij in het bezit te worden gesteld van alle elementen die worden overgemaakt door de verenigingen van begeleiders en indien nodig ben ik bereid met betrokkenen een vergadering te beleggen, teneinde na te gaan welke wijzigingen moeten worden doorgevoerd teneinde meer veiligheid te garanderen.

Een promotie inzake begeleiding van jonge fietsers moet probleemloos verlopen.

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

14 Question orale de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque des

conducteurs de cyclomoteurs" (n° 2716)

14. Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dragen van de helm door motorfietzers" (nr. 2716)

14.01 André Smets (PSC): Monsieur le président, madame la vice-première ministre, je crois que dans la société actuelle, le plus grand fléau, ce sont les accidents de la route. Si je vous interroge aujourd'hui, ce n'est certainement pas pour faire la leçon à qui que ce soit car c'est une problématique que nous abordons tous, et toutes, avec beaucoup d'humilité. Mais mon but est d'attirer votre attention sur la réglementation actuelle concernant les conducteurs de cyclomoteurs de classe A et les conducteurs de cyclomoteurs de classe B s'ils ont un habitacle.

Mon souci concerne plus précisément la première catégorie. Que constate-t-on à l'heure actuelle? C'est que ces jeunes qui conduisent des cyclomoteurs de classe A - c'est-à-dire des engins qui ne peuvent pas dépasser une vitesse de 25 km/h - sont souvent menacés d'être victimes de graves accidents de la route. Les statistiques sont limpides à cet égard: les cyclomotoristes de classe A représentaient, en 1999, 6,4% des victimes de la route (blessures graves ou mortelles) et les cyclomotoristes de classe B, 4%.

Ma proposition est très simple. Pour rendre service à ces jeunes - ou moins jeunes - qui utilisent des cyclomoteurs de classe A, je propose d'imposer le port du casque de protection. Outre l'aspect évident de la sécurité, cela permettrait un contrôle beaucoup plus aisé par les forces de l'ordre. C'est d'ailleurs une requête maintes fois exprimée par les forces de police qui souhaitent que la réglementation soit claire et nette et que tous ceux qui utilisent un cyclomoteur - sans habitacle - soient tenus au port du casque.

J'ai la conviction que, par cette politique de prévention, nous rendrions service à la jeunesse.

14.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, ma réponse sera brève. Les constats contenus dans votre questions ne me sont évidemment pas inconnus. J'entretiens pour le moment des contacts avec des usagers, les constructeurs, les importateurs et les services policiers afin d'étudier l'opportunité d'obliger le port du casque pour les cyclomoteurs A et B.

Je ne conteste nullement les chiffres qui traduisent le danger, le risque, le nombre de victimes que cela fait dans la tranche d'âge des

16-17 ans, qui courent quarante fois plus de risques d'être hospitalisés que les autres usagers. Les accidents dans lesquels sont impliqués les conducteurs de ces engins ont généralement un plus grand degré de gravité.

Par contre, je pense qu'il serait au moins aussi intéressant d'identifier la problématique des cyclomoteurs «kités». Et enfin, il est clair que si nous devons aboutir à prendre une réglementation visant à l'obligation du port du casque, il faudrait aussi s'assurer de l'efficacité des contrôles de l'application de la mesure. Vous savez comme moi que même ceux qui aujourd'hui sont déjà tenus au port du casque, parce qu'ils pilotent d'autres catégories de cyclomoteurs, ne respectent que rarement cette obligation. Là aussi se fait sentir le besoin d'un contrôle accru du respect des règles existantes, et de règles qui devront être prises dans le futur, afin de limiter les risques que prennent les jeunes cyclomotoristes.

En résumé, je m'engage donc à étudier ce problème de près et à voir avec l'ensemble des acteurs si une telle mesure serait utile ou non. C'est d'ailleurs inscrit dans le cadre du plan fédéral de sécurité routière.

Ensuite, il faudra veiller à réprimer le trafic de kits cyclomoteurs.

Et enfin, il faut également s'assurer que la réglementation actuelle ou l'éventuelle réglementation future soit vraiment respectée.

14.03 André Smets (PSC): Monsieur le président, je remercie madame la ministre pour sa réponse. C'est justement à cause du traficotage potentiel des vélomoteurs ne dépassant pas 25 km/h qu'il y a vraiment danger. Que disent les forces de police locale? Supprimons cette distinction et cela aura le mérite de la clarté. Vous rendriez un immense service à toutes les familles car le problème s'y répercute. Faut-il un casque ou non? C'est même une source de conflits avec des policiers locaux qui ont le souci et le courage d'intervenir de manière préventive. A mon sens, ce serait une erreur de tergiverser, de se poser trop de questions à ce niveau. On devrait avoir le courage de dire que toute utilisation d'un cyclomoteur, sauf s'il comporte un habitacle en faveur des personnes handicapées, devrait induire le port d'un casque. Madame la ministre, je vous remercie pour votre attention à la sécurité routière et de façon générale.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question orale n° 2727 de Mme Marie-Thérèse Coenen est retirée.

15 Question orale de Mme Marie-Th. Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la publicité des prix appliqués par la SNCB sur son réseau intérieur" (n° 2728)

15 Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Th. Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de publiciteit aangaande de door de NMBS op het binnenlands net toegepaste tarieven" (nr. 2728)

15.01 **Marie-Th. Coenen** (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la vice-première ministre, ma question revient sur un sujet que l'on a déjà abordé, à savoir les prix appliqués par la SNCB et le manque de publicité auprès des voyageurs des différentes formules mises en œuvre.

En général, la SNCB se retranche derrière l'excuse de son système complexe et de la difficulté de communiquer toutes les variables à ses clients. Lorsque l'on demande des précisions, elle renvoie en général au catalogue et à la compétence des agents. A ceux-ci donc de vendre le meilleur titre de transport en fonction de la demande de l'intéressé.

Acheter un billet de train pourrait donc se comparer à acheter un chat dans un sac, puisque l'on ne sait pas si le titre de transport acheté constitue le meilleur marché et est bien celui qui correspond à la situation de l'utilisateur. L'on ne peut donc que faire confiance.

Ce qui est déjà arrivé, c'est qu'une personne, en toute bonne foi, achète un ticket aller-retour dans le cadre d'un billet week-end et que, pendant le trajet de retour, le contrôleur lui dit que le ticket n'est pas valable. Cette personne n'a aucune preuve de ce qu'elle a acheté son ticket en toute bonne foi et le contrôleur applique la réglementation en faisant payer une amende. Plainte a d'ailleurs été déposée auprès du service compétent de la SNCB.

Mais au-delà de l'anecdote - pour le moins désagréable pour celui qui la vit - se pose le problème de la publicité des prix, de la connaissance des formules, des droits et des obligations que ces formules entraînent et qui ne sont pas accessibles au commun des mortels.

Madame la ministre, ne serait-il pas possible de

simplifier les différentes formules afin de pouvoir les communiquer clairement aux utilisateurs? Ne pourrait-on pas trouver un système d'affichage dans les gares? Ou à tout le moins présenter les différentes formules existantes, avec les droits et les contraintes qui y sont liés?

Tout cela démontre que la SNCB connaît de sérieux problèmes de communication à l'égard des usagers.

15.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, je voudrais entamer ma réponse par quelques considérations juridiques au sujet de la publicité des prix pratiqués par la SNCB.

Il faut tout d'abord faire la différence entre le transport intérieur et le transport international, dont les règles sont différentes.

Le transport intérieur est régi par l'article 13 de la loi du 25 août 1891, qui prévoit que - je cite -: «Les tarifs applicables au transport de personnes en service intérieur sont publiés au Moniteur belge par voie d'extraits.» J'imagine bien que le voyageur ne va pas lire le Moniteur. Je me limite à vous dire les obligations légales en matière de publicité des tarifs.

En ce qui concerne le transport international, une convention oblige la SNCB à faire tout le nécessaire pour que dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur puisse prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits, indiquant les prix des billets internationaux qui sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Le fait qu'un commerçant spécialisé - ce qu'est la SNCB - n'a pas la possibilité d'afficher les prix de tous les produits en vente est généralement accepté par la jurisprudence en matière de pratiques du commerce. Voilà pour l'aspect juridique.

Donc, à ce jour, la SNCB respecte le prescrit légal. Mais il est évident que le voyageur ne va pas se mettre à consulter le Moniteur belge et que ce qui l'intéresse, ce sont les tarifs des produits intérieurs qui font l'objet d'une série de publications (brochures, dépliants) disponibles dans les gares. J'en conviens: la multiplicité des produits génère une difficulté de lecture ou de compréhension. C'est pourquoi je plaide depuis longtemps auprès des autorités de la SNCB pour qu'elle simplifie ses publicités.

Je me réjouis d'ailleurs de la suppression récente

de certains produits tarifaires qui ne répondaient plus à la demande. Je suis d'avis qu'il vaut mieux avoir dix ou douze produits clairement explicables et compris que vingt-cinq ou trente qui ne seront que peu utilisés.

Je sais bien que tout le monde n'est pas raccordé à Internet mais il faut savoir que le site Internet de la SNCB se développe très fort et fonctionne particulièrement bien. C'est un instrument d'information de même évidemment que le service de renseignements par téléphone.

On ne peut pas dire que le voyageur n'est pas du tout informé, même si je pense aussi que des efforts sont à faire en matière d'information sur le service intérieur.

Quant à la tarification en général, elle est effectivement devenue assez complexe avec le temps, ce qui nuit à la transparence même si des efforts ont été faits en la matière. Par exemple, je vous l'ai déjà dit, la simplification des formules commerciales est prévue en février prochain. Ce sera déjà un premier élément de simplification. Pour le reste, je pense qu'il s'agit effectivement de faire une remise à plat. L'occasion nous en est donnée dans le cadre de l'intégration tarifaire, c'est-à-dire le fait de disposer d'un seul ticket dans le cadre du RER pour la région autour de Bruxelles. Nous pourrions en profiter pour revoir toute la problématique tarifaire et l'information sur le tarif, ce qui est encore plus compliqué dans la mesure où le ticket doit être valable non seulement pour le train, mais aussi pour le métro, les bus ou les trams qui feront partie du réseau. Je sais que c'est un travail assez complexe mais je pense qu'il est grand temps de le faire aboutir. Cela se fait partout à l'étranger et, dans ce domaine, nous avons un retard à rattraper en matière d'intégration pour la facilité du voyageur.

En résumé, il y aura déjà une simplification au mois de février. Je comprends vos remarques et je pense qu'elles sont correctes et justes. J'ai reçu des échos sur une mauvaise information du voyageur, sur le prix qu'il paie, sur ce à quoi lui donne droit le produit qu'il a acheté, en termes de retour, après quelle période etc. La simplification de la communication doit aller plus loin qu'aujourd'hui.

15.03 Marie-Th. Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse.

Vous avez votre calendrier, madame la ministre, pour améliorer le service à la clientèle. Je tiens

cependant à souligner que les choses sont difficiles pour le client qui se présente à la gare. Vous avez assez souvent pris le train pour le savoir. Cela dépend des gares, les services ne sont pas équivalents dans toutes les gares. On installe bien des panneaux d'affichage des heures de train adaptables à chaque saison. Pourquoi ne pas imaginer une feuille jaune affichée dans toutes les gares, reprenant les différentes formules en fonction de l'âge des voyageurs, selon qu'il s'agit du week-end ou de la semaine, etc? Cela permettrait au moins aux voyageurs de connaître l'existence de formules différentes.

Je ne comprends pas comment une société comme la SNCB n'a pas encore sérieusement planché sur une modernisation de sa communication. Cela inciterait peut-être des tas de gens à voyager, en découvrant l'une ou l'autre formule très intéressante. Pour le réseau intérieur, un énorme travail reste à faire. Pour le réseau international, cela va déjà un peu mieux grâce aux conventions Thalys, Eurostar, etc. C'est sur le réseau intérieur qu'il faut faire de réels efforts.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.11 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.11 uur.



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

22-11-2000

15:00 uur

mercredi

22-11-2000

15:00 heures

INHOUD

- Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "bepaalde aspecten van de pilootopleiding" (nr. 2527) 1
Sprekers: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een speculatieve operatie van de NMBS" (nr. 2539) 2
Sprekers: Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 3
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan 2001-2010 van en het beheerscontract met de NMBS" (nr. 2540)
 - de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de impact van de hervorming van de NMBS op het nieuwe beheerscontract" (nr. 2603)
Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, *Bart Somers, Isabelle Durant*, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Samengevoegde mondelinge vragen van 4
 - de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het mobiliteitsplan' (nr. 2561)
 - de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de verhoging van de investeringsdotatie voor de NMBS' (nr. 2608) 5
Sprekers: Bruno Van Grootenbrulle, Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heraanleg van Leuven-Noord" (nr. 2563) 8
Sprekers: Kristien Grauwels, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de actuele stand van zaken in de audit naar alle financiële stromen in en rond de NMBS" (nr. 2557) 9
Sprekers: Bart Somers, Isabelle Durant,

SOMMAIRE

- Question orale de M. Lode Vanoost au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "certains aspects de la formation de pilote" (n° 2527) 1
Orateurs: Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une opération spéculative de la SNCB" (n°2539) 2
Orateurs: Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 3
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissements 2001-2010 et le contrat de gestion de la SNCB" (n° 2540)
 - M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'impact de la réforme de la SNCB sur le nouveau contrat de gestion » (n° 2603)
Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, *Bart Somers, Isabelle Durant*, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Questions orales jointes de 4
 - M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le plan de mobilité' (n° 2561) 4
 - M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'l'augmentation de la dotation pour investissements à la SNCB' (n° 2608) 5
Orateurs: Bruno Van Grootenbrulle, Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de Mme Kristien Grauwels au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de Louvain-Nord" (n° 2563) 8
Orateurs: Kristien Grauwels, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de l'audit portant sur les flux financiers à l'intérieur et dans la sphère d'influence de la SNCB" (n° 2557) 9
Orateurs: Bart Somers, Isabelle Durant,

vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen van ABX in Zuid-Oost Azië" (nr. 2570)	11	Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements d'ABX en Asie du Sud-Est" (nr. 2570)	11
<i>Sprekers:</i> Bart Somers, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Bart Somers, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het nieuwe uitstel van het inzetten van de nieuwe dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt' (nr. 2573) - de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de problemen met de nieuwe dieseltreinen voor de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt' (nr. 2602) - de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de opnieuw uitgestelde vervanging van de dieseltreinen op de lijnen Antwerpen-Mol-Neerpelt en Mol-Hasselt en mogelijke tijdelijke compensatiemiddelen voor de treinreizigers' (nr. 2733)	12	Questions orales jointes de - M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le nouveau report de la mise en service des nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt' (n° 2573) - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les problèmes relatifs aux nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt' (n° 2602) - M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « le report répété du remplacement des michelines sur les lignes Anvers-Mol-Neerpelt et d'éventuels moyens temporaires de compensation pour les voyageurs (n° 2733)	12
<i>Sprekers:</i> Jan Peeters, Jan Mortelmans, Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jan Peeters, Jan Mortelmans, Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het personeelsgebrek bij de NMBS in de streek Klein-Brabant en het Vaartland (Willebroek)" (nr. 2619)	14	Question orale de M. Jan Mortelmans au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de personnel à la SNCB dans la région de Petit-Brabant et du Pays du Canal (Willebroek)" (n° 2619)	14
<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Mondelinge vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan hoge perrons in de NMBS-stations" (nr. 2637)	15	Question orale de Mme Magda De Meyer au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de quais surélevés dans les gares de la SNCB" (n° 2637)	15
<i>Sprekers:</i> Magda De Meyer, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Magda De Meyer, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde interpellaties en mondelinge vraag van - de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op Zaventem' (nr. 529) - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op de luchthaven van Zaventem' (nr. 557) - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over	16 16 16 16	Interpellations et question orale jointes de - M. Francis Van den Eynde au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 529) - M. Lode Vanoost au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 557) - M. Olivier Chastel au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la	16 16 16 16

'de veiligheid van de luchthaveninstallaties van Brussel-Nationaal' (nr. 2719)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Lode Vanoost, Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de impact van het stoppen van de HST in Zaventem op het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 2681)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepasbaarheid van het verkeersreglement over het wielertoerisme op het fietspoolen" (nr. 2711)

Sprekers: **Els Van Weert, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dragen van de helm door motorfietsers" (nr. 2716)

Sprekers: **André Smets, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de publiciteit aangaande de door de NMBS op het binnenlands net toegepaste tarieven" (nr. 2728)

Sprekers: **, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Marcel Bartholomeeussen**

sûreté des installations de l'aéroport de Bruxelles-National' (n° 2719)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Lode Vanoost, Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Daan Schalck au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'impact du passage du TGV à Zaventem sur le trafic intérieur »

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

Question orale de Mme Els Van Weert au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'applicabilité des dispositions du code de la route sur le cyclotourisme aux élèves se rendant à l'école en bicyclette sous la garde d'un adulte" (n° 2711)

Orateurs: **Els Van Weert, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque des conducteurs de cyclomoteurs" (n° 2716)

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

Question orale de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le publicité des prix appliqués par la SNCB sur son réseau intérieur" (n° 2728)

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 NOVEMBER 2000

15:00 uur

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

du

MERCREDI 22 NOVEMBRE 2000

15:00 heures

De openbare vergadering is geopend om 15.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Mondelinge vraag van de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "bepaalde aspecten van de pilootopleiding" (nr. 2527)

01.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De opleiding van lijnpiloten is op 1 mei strenger geworden. Daardoor moet een aantal leerlingen een deel van zijn dure opleiding overdoen. Is het niet billijk dat de nieuwe regels maar zouden gelden voor de onderdelen die men nog niet achter de rug heeft? Ik herhaal dat het om dure en lange studies gaat. Waarom wordt de maatregel zo bruusk ingevoerd? Moeten er geen overgangsmaatregelen komen?

01.02 Minister **Isabelle Durant** : Het bewuste KB over de toekenning van vliegvergunningen is sinds 1 mei 2000 van kracht. Wie vóór die datum een opleiding startte, geniet van een overgangsmaatregel volgens het oude stelsel, voor zover hij slaagt vóór 30 juni 2003.

Wie dus al startte, hoeft geen opleidingen opnieuw volgen. Wie een bepaalde opleiding start na die datum, valt onder het nieuwe stelsel.

La reunion publique est ouverte à 15.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président

01 Question orale de M. Lode Vanoost au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "certains aspects de la formation de pilote" (n° 2527)

01.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Le degré de difficulté des études de pilote de ligne ayant été renforcé depuis le 1^{er} mai dernier, certains élèves sont tenus de suivre une nouvelle fois une partie de la formation, dont on sait par ailleurs qu'elle est coûteuse. Ne serait-il pas plus équitable de ne faire entrer les nouvelles règles en vigueur que pour les parties de la formation que les candidats-pilotes n'ont pas encore accomplies ? Je répète qu'il s'agit d'un cycle long et coûteux. Pourquoi l'entrée en vigueur de cette mesure n'a-t-elle pas été assortie de mesures de transition ?

01.02 **Isabelle Durant** , ministre: L'arrêté royal relatif à l'octroi du brevet de pilote est entré en vigueur au 1^{er} mai dernier. Les élèves ayant entamé leur formation avant cette date bénéficient d'une mesure de transition en ce sens qu'ils continuent de ressortir à l'ancien régime pour autant qu'ils réussissent les épreuves avant le 30 juin 2003.

Dès lors, ceux qui avaient entamé leurs études avant le 1^{er} mai 2000 ne sont pas tenus de suivre une nouvelle fois les parties de la formation qu'ils ont déjà accomplies. Quant à ceux qui ont entamé leur formation après cette date, ils ressortissent, évidemment, au nouveau régime.

Het economisch en operationeel belang voor de luchtvaartindustrie is groot, omdat piloten makkelijker kunnen worden uitgewisseld zonder bijkomende formaliteiten of kosten. Daarnaast kunnen Belgische luchtvaartscholen ook buitenlandse kandidaten aantrekken. Ook de piloten genieten een grotere mobiliteit, zonder bijkomende formaliteiten of kosten.

In oktober 1997 al werden de opleidingsverantwoordelijken ingelicht, in februari 1998 de vlieg instructeurs en in de loop van 1999 werd de nodige informatie verspreid. De maatregel komt dus niet onverwacht.

01.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De minister heeft een aantal misverstanden uit de weg geruimd.

Het incident is gesloten.

02 Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een speculatieve operatie van de NMBS" (nr. 2539)

02.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): In haar rekeningen voor het eerste semester van het jaar 2000 diende de NMBS een vermindering van 1,2 miljard Belgische frank op haar participatie in Global Telesystem (GTS) in te schrijven, die voortkwam uit de omwisseling van Hermès Europe Raitel-aandelen (HER) in juni 1999 en die 2,4 miljard meerwaarde op de verwezenlijking van onroerende activa met zich bracht. Stelde die meerwaarde die op de resultaatrekening van 1999 werd ingeschreven de NMBS in staat dividenden uit te keren? Het waardeverlies wordt vandaag op zowat 2 miljard geschat.

Hoe komt het dat de NMBS niet heeft gereageerd toen de koers van het GTS-aandeel op de Easdaq daalde?

Wie is binnen de NMBS verantwoordelijk voor de thesaurie op korte termijn?

Welke sanctie kan de bestuurders, de gedelegeerd bestuurder, het directiecomité of het beperkt comité voor die beheersfout worden opgelegd?

Welke sancties riskeren de verantwoordelijken?

02.02 Minister Isabelle Durant : De operatie waar u naar verwijst had inderdaad een meerwaarde van zo'n 2,5 miljard moeten opleveren. In januari 2000 heeft de raad van bestuur het directiecomité

L'importance économique et opérationnelle de l'industrie aéronautique est liée au fait que l'échange de pilotes est aisé et ne requiert ni formalités ni frais supplémentaires. En outre, les écoles aéronautiques belges peuvent dispenser leur enseignement à des élèves étrangers. Les pilotes eux-mêmes jouissent également d'une mobilité accrue, sans formalités ni frais supplémentaires.

Une information a été adressée aux responsables des formations en octobre 1997, aux instructeurs en février 1998 et à l'ensemble des intéressés dans le courant de 1999. Nul n'est donc pris de cours par l'instauration de la mesure.

01.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La ministre a dissipé une série de malentendus.

L'incident est clos.

02 Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une opération spéculative de la SNCB" (n°2539)

02.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Dans ses comptes du premier semestre 2000, la SNCB a dû inscrire une réduction de 1,2 milliards de francs sur sa participation dans *Global Telesys* (GTS) qui provenait de l'échange d'actions *Hermès Europe Raitel* (HER) en juin 1999 et qui avait dégagé 2,4 milliards de plus-value sur la réalisation d'actifs immobilisés. Cette plus-value, inscrite dans le compte de résultats 1999, avait permis à la SNCB de distribuer des dividendes. A ce jour, la moins-value est évaluée à quelque 2 milliards.

Comment se fait-il que la SNCB n'a pas réagi lors de la baisse du cours de GTS sur l'Easdaq?

Quelle est la personne au sein de la SNCB responsable de la trésorerie à court terme?

Face à cette faute de gestion, que risquent les administrateurs, l'administrateur-délégué en particulier, le comité de direction ou le comité restreint?

À quelles sanctions s'exposent les responsables?

02.02 Isabelle Durant, ministre: Effectivement, l'opération que vous évoquez aurait dû amener une plus-value de 2,5 milliards. En janvier 2000, le conseil d'administration a donné mandat au comité

opgedragen te verkopen zodra de beurskoersen gunstig waren. In juni 2000 kon worden verkocht, maar het directiecomité liet dat na en sindsdien bleef de koers van het aandeel alsmaar dalen.

De boekhouding en de manier waarop de beslissingen worden genomen zijn voor de aandeelhouders onvoldoende transparant. De verkooporder moest van de raad van bestuur uitgaan, terwijl de uitvoering ervan het directiecomité toekomt.

De raad van bestuur heeft tussen januari en oktober 2000 niet beraadslaagd. De verantwoordelijkheid wordt bijgevolg gedeeld door de raad van bestuur die het dossier had moeten opvolgen en door het directiecomité dat naliet aan de verkooporder gevolg te geven. Wat de transparantie van de boekhouding betreft, vertaalde de niet-uitvoering van de order zich in de kunstmatig hoge resultaten voor 1999. Het volstaat terug te denken aan de manier waarop de heer Schouppe met de uitermate voortreffelijke resultaten voor 1999 uitpakte.

De NMBS wist echter dat die winst in de vorm van dividenden aan de aandeelhouders zou worden uitgekeerd. Waarom heeft ze bijgevolg de overeenkomstige liquiditeiten niet behouden en de aandelen niet verkocht? De vraag rijst of de NMBS er niet voor koos te speculeren in plaats van het principe van de boekhoudkundige voorzichtigheid in acht te nemen.

Ik heb een bijkomende juridische en boekhoudkundige analyse besteld.

02.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Het is nuttig eenieder aan zijn verantwoordelijkheid te herinneren ook al is het niet-uitvoeren van de verkooporder rechtstreeks aan het directiecomité van de NMBS en niet aan de Raad van bestuur toe te schrijven.

Wat de boekhouding betreft, is de situatie rampzalig voor de staatskas. Er moet een middel worden gevonden om de voornaamste aandeelhouder met name over de financiële beleggingen te informeren.

Het incident is gesloten.

03 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan 2001-2010 van en het beheerscontract met de NMBS" (nr. 2540)

de gestion de vendre dès que les cours de la bourse seraient favorables. En juin 2000, il était permis de les vendre, mais le comité de gestion n'en a rien fait, et le cours de ces actions n'a plus fait que baisser par après.

Il y a un problème de transparence au niveau comptable par rapport aux actionnaires et au niveau du processus décisionnel. Donner le mandat de vendre relevait de la responsabilité du conseil d'administration tandis que l'exécution relève de la responsabilité du comité de direction.

Il faut savoir que le conseil d'administration n'a plus délibéré depuis janvier 2000 et ce, jusqu'à octobre dernier. Il y a donc responsabilité à la fois du conseil d'administration, qui aurait dû suivre le dossier, et du comité de direction, qui n'a pas effectué sa tâche, à savoir exécuter l'ordre de vendre. Quant à la transparence comptable, l'inexécution du mandat du conseil d'administration s'est traduite dans les résultats 1999, artificiellement excellents. Il suffit de se rappeler avec quel effet d'annonce M. Schouppe a avancé des résultats 1999 plus que « plantureux ».

Mais la SNCB savait que ce bénéfice allait être redistribué aux actionnaires sous forme de dividendes. Pourquoi n'a-t-elle donc pas conservé les liquidités correspondantes et vendu ces actions ? On peut se poser la question de savoir si le management de la SNCB n'a pas favorisé la spéculation au lieu de respecter le principe de prudence comptable.

J'ai commandé une analyse juridique et comptable complémentaire.

02.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Il est bon de rappeler à chacun ses responsabilités, même s'il faut considérer que la non-réalisation de l'ordre de vendre relève de la responsabilité directe du comité de direction de la SNCB, et non pas de son conseil d'administration.

Sur le plan comptable, la situation est catastrophique pour les deniers publics. Il faut trouver un moyen d'informer l'actionnaire principal, notamment sur les placements financiers.

L'incident est clos.

03 **Questions orales jointes de**
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissements 2001-2010 et le contrat de gestion de la SNCB" (n° 2540)

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de impact van de hervorming van de NMBS op het nieuwe beheerscontract" (nr. 2603)

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'impact de la réforme de la SNCB sur le nouveau contrat de gestion » (n° 2603)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister heeft de bedoeling eerst een beheerscontract op te stellen en op basis daarvan een tienjareninvesteringsplan voor de NMBS. Het Federaal Mobiliteitsplan voorziet voor deze procedure in vier fasen, die in januari 2001 voltooid moeten zijn.

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre a l'intention de commencer par établir un contrat de gestion et, sur cette base, un plan décennal d'investissement pour la SNCB. Le plan fédéral de mobilité prévoit une procédure en quatre phases qui devrait être achevée en janvier 2001.

Kan de minister garanderen dat de NMBS bij het opstellen van het investeringsplan wel degelijk rekening zal houden met de bepalingen van het nieuwe beheerscontract? Op welke tijdstippen in deze procedure wil de minister de vertegenwoordiging over de stand van zaken inlichten en raadplegen?

La Ministre peut-elle garantir que la SNCB tiendra bien compte du nouveau contrat de gestion lors de l'élaboration du plan d'investissement ?

À quel moment de la procédure la Ministre compte-t-elle informer les députés de l'état d'avancement du plan et les consulter ?

03.02 Bart Somers (VLD): De heer Van Campenhout heeft mij gevraagd zijn vraag te stellen.

03.02 Bart Somers (VLD): M. Van Campenhout m'a demandé de poser sa question.

De **voorzitter**: Uw vraag is niet helemaal dezelfde. U krijgt straks het woord.

Le **président** : Votre question n'est pas exactement la même. Vous aurez la parole dans un instant.

03.03 Minister Isabelle Durant : De regering wil eerst doelstellingen vastleggen en daarna pas de daarvoor benodigde middelen. De datum van 1 januari komt inderdaad met rasse schreden dichterbij, maar de fases 1 en 2 zijn zo goed als afgerond. Het vervoersplan moet ook eind van deze maand rond zijn. Het investeringsplan kan dan in juni 2001 van start gaan, met terugwerkende kracht evenwel. De Kamer zal in de mate van het mogelijke betrokken worden bij het tot stand komen van het plan en het beheerscontract.

03.03 Isabelle Durant , ministre: Le gouvernement veut d'abord fixer des objectifs, puis les moyens nécessaires pour les atteindre. La date du 1^{er} janvier se rapproche en effet à grands pas mais les phases 1 et 2 sont pratiquement terminées. Le plan de transports doit, lui aussi, être prêt pour la fin de ce mois. Le plan d'investissements pourra alors être lancé en juin 2001, avec effet rétroactif toutefois. Dans la mesure du possible, la Chambre sera associée à l'élaboration du plan et du contrat de gestion.

03.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik kreeg graag het antwoord op papier. Ik herinner me dat het bijvoegsel bij het tweede beheerscontract lang op zich liet wachten. Ik ben bang dat heel wat belangrijke punten, zoals de tweede havenontsluiting en het dossier IJzeren Rijn, vertraging zouden oplopen bij gebrek aan een tienjareninvesteringsplan. Ik stel dus voor niet met het investeringsplan te wachten indien de onderhandelingen over het beheerscontract zouden aanslepen.

03.04 Frieda Brepoels (VU&ID): J'aimerais recevoir votre réponse par écrit. Je me rappelle que l'annexe au deuxième contrat de gestion s'est longtemps fait attendre. Je redoute que des points très importants, comme le deuxième désenclavement du port et le dossier du Rhin d'Acier, prennent du retard faute d'un plan décennal d'investissements. Je propose donc de ne pas différer le plan d'investissements si les négociations sur le contrat de gestion devaient s'éterniser.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

04 Questions orales jointes de
- M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

Vervoer over 'het mobiliteitsplan' (nr. 2561)

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de verhoging van de investeringsdotatie voor de NMBS' (nr. 2608)

04.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): De PS-fractie verheugt zich over de in de regeringsverklaring geplande investeringen ten gunste van de NMBS die het paradepaardje van het toekomstig Mobiliteitsplan moet worden.

Zal de NMBS na de geplande herziening van de wet van 21 maart 1991 een zekere autonomie behouden? Zal de reorganisatie met de opsplitsing in twee entiteiten – reizigers- en goederenvervoer – haar eenheid niet in het gedrang brengen? Effent men zodoende niet het pad voor een gedeeltelijke privatisering? Zal het gedeelte infrastructuur de derde entiteit van de maatschappij zijn?

Welke samenwerkingsverbanden zijn er tussen het goederenvervoer op de weg en per spoor?

Zal de NMBS met de 55 miljard die in het kader van de herziening van de dotatie werd beloofd, en waarvan 75% tijdens de volgende zittingsperiode beschikbaar zal zijn, de doelstellingen die haar werden opgelegd met betrekking tot de verhoging van haar marktaandeel, kunnen halen?

04.02 Jozef Van Eetvelt (CVP): De spoorwegvakbonden zijn tevreden met de rol die de regering in haar mobiliteitsbeleid aan de spoorwegen wil toebedelen, maar acht de middelen onvoldoende. Onderliggende bedoeling van deze strategie zou kunnen zijn de NMBS verantwoordelijk te stellen voor een mogelijke mislukking.

De middelen voor de Antwerpse haven zijn onvoldoende. Ook de nodige kredieten voor de haven van Zeebrugge, de goederenas Zeebrugge-Brugge, de reizigersas Oostende-Brugge-Gent-Brussel en zelfs voor Zaventem zouden niet voor morgen zijn. Vlaanderen, waar de nood aan mobiliteitsinvesteringen het grootst is, wordt het hardst getroffen.

Meent de minister niet dat de NMBS-investeringsdotatie wat mager uitvalt? Hoe verantwoordt ze dit? Zal ze in de komende jaren opkomen voor een echte verhoging van de investeringsmiddelen?

Transports sur 'le plan de mobilité' (n° 2561)

- M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'l'augmentation de la dotation pour investissements à la SNCB' (n° 2608)

04.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Le groupe PS se réjouit des investissements prévus dans la déclaration gouvernementale en faveur de la SNCB, qui constituera la pièce maîtresse du futur plan de mobilité.

La révision prévue de la loi du 21 mars 1991 permettra-t-elle à la SNCB de garder une certaine autonomie ? Sa réorganisation en deux entités – transports de voyageurs et transports de marchandises – ne mettra-t-elle pas en cause son unicité ? N'ouvre-t-elle pas la porte à une forme de privatisation partielle ? Le volet infrastructure constitue-t-il une troisième entité de la société ?

Quelles sont les synergies entre le transport des marchandises par route et par rail ?

Enfin, les 55 milliards promis dans le cadre de la révision de la dotation, dont 75% seront disponibles lors de la prochaine législature, permettront-ils à la SNCB de rencontrer les objectifs qui lui sont assignés en termes d'augmentation de part de marché ?

04.02 Jozef Van Eetvelt (CVP): Les syndicats des cheminots se félicitent du rôle que le gouvernement souhaite réserver aux chemins de fer dans le cadre de son plan de mobilité mais considère que les moyens sont insuffisants. L'objectif sous-jacent de cette stratégie serait d'attribuer la responsabilité d'un éventuel échec à la SNCB.

Les moyens dont dispose le port d'Anvers sont insuffisants. On aurait également reporté aux calendes grecques l'octroi des crédits nécessaires pour le port de Zeebrugge, pour l'axe de transport de marchandises entre Zeebrugge et Bruges, pour l'axe de voyageurs Ostende – Bruges – Gand – Bruxelles et même pour Zaventem. La Flandre, où le besoin en investissements dans le domaine de la mobilité est le plus criant, est la plus durement touchée.

La ministre n'estime-t-elle pas que le montant de la dotation octroyée à la SNCB pour opérer des investissements est particulièrement peu élevé ? Comment justifie-t-elle cet état de fait ? Au cours des prochaines années, la ministre défendra-t-elle l'idée d'une augmentation des moyens d'investissements ?

04.03 Minister **Isabelle Durant** : Het vraagstuk heeft drie facetten : het beheer, het beleid en de controle.

Wat de controle betreft, heeft de regering beslist geen interventiepolitiek te voeren maar wel de controle te verhogen door de regeringscommissaris in staat te stellen zijn taak beter te vervullen.

Voor het bedrijfsbeleid is de raad van bestuur bevoegd. De Staat is zo goed als meerderheidsaandeelhouder van de NMBS en heeft dan ook een stem in het kapittel. Ik meen dat wij een interventierecht hebben, bijvoorbeeld voor de benoeming van de bestuurders.

Bij het beheer van het bedrijf moet rekening worden gehouden met specifieke beschouwingen, zoals efficiency. Wat dat betreft zal er uiteraard niet geïntervenieerd worden. Aan de cumulatie van de functies van bestuurder en directeur wordt paal en perk gesteld. Die cumulatie leidt immers alleen maar tot een ondoorzichtig beheer. De autonomie van de NMBS staat buiten kijf. De regering zet het beheerscontract niet op losse schroeven, maar het moet gezegd dat de politisering te ver om zich heen gegrepen had. Rechtstreeks ingrijpen in het beheer moet vermeden worden. Maar de Staat, als nagenoeg enige aandeelhouder, heeft het recht de directeur te benoemen en af te zetten.

De wijzigingen die ik voorstel komen neer op een verbetering van het beheerscontract van de NMBS. De rol van de regeringscommissaris moet verduidelijkt worden, en er moet meer duidelijkheid komen over de precieze bestemming van het overheidsgeld dat naar de NMBS gaat.

Ten slotte wil ik nog even ingaan op de vrees voor een verdoken privatisering. Mij dunkt dat de eenheid van het bedrijf behouden moet worden. Ik kan het alleen maar herhalen. Uiteraard moet rekening worden gehouden met de evolutie op Europees niveau. Tegen eind 2000 wordt een resultaat verwacht, en we zullen in Europees verband offensief uit de hoek moeten komen.

Ook in andere overheidsbedrijven werd al privé-kapitaal ingebracht. Dat is een realiteit. De NMBS zal mij een structuur moeten voorstellen die één samenhangend geheel vormt en waarbij haar dochtermaatschappijen maximaal samenwerken.

Wat de samenwerkingsverbanden voor het vervoer op de weg en per spoor betreft, wint het gecombineerd vervoer aan belang, met een

04.03 **Isabelle Durant** , ministre: Il y a trois aspects à distinguer : la gestion, la politique et le contrôle.

Quant au contrôle, la décision du gouvernement est de ne pas augmenter l'interventionnisme mais d'améliorer le contrôle et donc de permettre au commissaire du gouvernement de mieux assumer son rôle.

La politique de l'entreprise est du ressort du conseil d'administration. L'État est actionnaire quasi majoritaire de la SNCB et a donc son mot à dire. Moi, je suis d'accord pour dire que nous avons un pouvoir d'intervention, par exemple pour la nomination des administrateurs.

La gestion de l'entreprise doit répondre à des considérations spécifiques, telles que l'efficacité et l'efficience. Pas question d'intervenir là-dedans. Il sera mis fin au cumul de la fonction d'administrateur et de directeur. Le cumul crée l'opacité dans la gestion. L'autonomie est garantie à la SNCB. Le gouvernement ne remet pas en cause le contrat de gestion. Cependant, la politisation était exagérée. Il faut éviter toute immixtion directe dans la gestion. Mais l'actionnaire quasi unique a le droit de nommer et révoquer le directeur la SNCB.

Les modifications que je propose consistent à améliorer le contrôle de la SNCB. Il faut donc apporter des précisions quant au rôle du commissaire de gouvernement et promouvoir la transparence de l'affectation des deniers publics.

Enfin, je voudrais aborder la question relative à la crainte de privatisation larvée. Je suis pour l'unicité de l'entreprise. Je ne peux que le répéter. Bien sûr, il y a l'évolution que l'on connaît au niveau de l'Europe. On attend le résultat d'ici fin 2000 et il faudra être offensif sur le plan européen.

Quant à l'apport de capital privé, c'est déjà le cas pour d'autres entreprises publiques. Il s'agit d'une réalité. Il reviendra à la SNCB de me proposer une structure représentant un tout cohérent et exploitant toutes les synergies possibles entre ses filiales.

En ce qui concerne la synergie entre le rail et la route, le transport combiné est en progression, représentant 30 % du transport de marchandises de

marktaandeel van 30% van het totale goederenvervoer door de NMBS. la SNCB.

Dat vertegenwoordigt echter maar 4% van het goederenvervoer in België. De NMBS heeft zelf een dochterbedrijf, ABX, dat wegvervoer organiseert. Aangezien ABX zich momenteel bijna uitsluitend daartoe beperkt, is heroriëntatie noodzakelijk. Er moeten synergieën met andere vervoermiddelen tot stand worden gebracht. Voorts moet de nadruk op gecombineerd vervoer worden gelegd.

Wat de herziening van de dotatie betreft, wil ik vooraf enkele opmerkingen maken. Sinds de NMBS 10 jaar geleden een autonoom overheidsbedrijf werd, zijn de investeringen geëvolueerd. De regering investeert opnieuw in het spoor en levert een belangrijke inspanning die niet verwaarloosbaar is. Hoewel de overheid het beloofde budget toekent, klaagt men nu dat dit niet volstaat. De NMBS krijgt 15 miljard meer dan in het investeringsplan 1996-2005 was vastgesteld.

In de begroting is ook voorzien in 62 miljard voor de "klassieke" uitbreiding, in 88 miljard voor de mobiliteit in Brussel en in 27 miljard voor de gemengde investeringen. Dat wij al onze plannen uitstellen, is dus onjuist ! Gelet op de onduidelijke houding van de NMBS wat haar verbintenissen en haar investeringskeuzes betreft, hebben wij geen houvast om ons uit te spreken over haar voorstellen in verband met de HST. De gemengde investeringen voor de HST worden als klassieke investeringen voorgesteld. De NMBS wijzigde echter de verdeelsleutels. Haar cijfers zijn noch vast noch gedetailleerd. Het tienjarenplan van de NMBS blijft uit terwijl het ons tegen eind september moest worden bezorgd. Ik beschik dus niet over de nodige cijfergegevens om vooruit te gaan. Een objectief onderzoek kunnen wij enkel uitvoeren op grond van een lijst van volledige en betrouwbare plannen. Sommige plannen kunnen niet gelijktijdig worden uitgevoerd. De NMBS moet haar autonomie zo goed mogelijk aanwenden en haar middelen op verantwoorde wijze besteden.

Dank zij de inspanningen van de overheid kan men de toekomst met veel meer vertrouwen tegemoet zien.

Tevens moet het dossier met betrekking tot de historische schuld van de NMBS van nabij worden gevolgd.

Het Plan zal de mensen ertoe aanzetten voor alternatieve vormen van vervoer te kiezen.

Cela représente cependant 4 % seulement de l'ensemble du transport marchandises en Belgique. La SNCB possède elle-même une filiale qui fait du transport routier, ABX. Aujourd'hui, ABX fait quasi uniquement du transport routier. Il faut la recentrer. Il faut instaurer des synergies avec d'autres modes de transport et insister sur le transport combiné.

Quant à la révision de la dotation, je voudrais émettre quelques remarques. Tout d'abord, les investissements ont évolué en dix ans, depuis que la SNCB est une entreprise à statut autonome. Les réinvestissements consentis par le gouvernement marquent un nouvel effort décisif en faveur du rail. Cela n'est pas marginal. Les sommes octroyées correspondent à ce que l'on avait annoncé mais, aujourd'hui, on nous dit que c'est trop peu ! Par rapport au plan d'investissement 1996-2005, 15 milliards de plus ont été prévus.

Il y a aussi, dans l'enveloppe, 62 milliards pour l'extension « classique », 88 milliards pour la mobilité bruxelloise et 27 milliards pour les investissements mixtes. On est loin de tout différer ! La SNCB ayant une vision floue de ses engagements et de ses choix d'investissements, rien ne permet de se prononcer sur ses propositions pour le TGV. Les investissements mixtes pour le TGV sont censés relever des investissements classiques. Mais la SNCB a changé les clés de répartition. Ses chiffres ne sont ni fermes ni détaillés. Promis fin septembre, le plan décennal de la SNCB tarde à nous arriver. Il ne m'est donc pas possible d'avoir une base chiffrée pour avancer. Seule une liste de projets finalisés et fiables nous permettra de faire une analyse objective. Certains projets ne peuvent pas être mis en œuvre simultanément. La SNCB doit utiliser au mieux son autonomie et affecter judicieusement ses moyens.

Les efforts consentis par l'État permettent d'envisager l'avenir avec beaucoup plus de confiance.

Il faudra également rouvrir le dossier de la dette historique de la SNCB.

Le plan de mobilité incitera le recours aux moyens alternatifs de transport.

04.04 Jozef Van Eetvelt (CVP): Ik zou de cijfers graag op papier bestuderen. Ik zal hierop zeker terugkomen bij de begrotingsbesprekingen.

Ik stel vast dat de investeringskredieten met 2 miljard frank worden verminderd. Weet de Vlaamse regering dat? Weet ze bijgevolg dat ze in de Vlaamse havens werken uitvoert waaraan de NMBS niet zal kunnen beantwoorden bij gebrek aan middelen?

Het incident is gesloten.

05 Mondelinge vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heraanleg van Leuven-Noord" (nr. 2563)

05.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Op 29 september heeft de NMBS de kaderovereenkomst voor de heraanleg van Leuven-Noord goedgekeurd. Er komt een bedrijven- en kantorencomplex en een parkeergarage waar nu de administratieve gebouwen Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) en de museumbewaarplaats liggen. Daar werden pas grondige renoveringswerken uitgevoerd. Waarom dan nu deze bestemmingswijziging? Wat hebben de werken al gekost? Is dat geen verspild geld geweest? Wat zal de minister doen om de NMBS-visie af te stemmen op de mobiliteitsvisie in de Leuvense stationsbuurt?

05.02 Minister Isabelle Durant : Het nieuwe administratieve gebouw (LCI) kaderde in de optimalisatie van de werking van de diensten. De werken hebben ongeveer 65 miljoen frank gekost. De keuze voor de aanleg van een *park & ride*-garage resulteerde uit een studie en uit overleg met de betrokken partners. De beslissingen werden genomen om twee belangrijke knooppunten te ontwarren. Daarbij werd rekening gehouden met de nood aan een grote parkeerplaats voor 2500 wagens en met de nood van een stelplaats voor De Lijn.

Ik ga niet akkoord met het standpunt van de NMBS over de parkeergarage, maar ben daarvoor niet bevoegd. Wat de laatste vraag betreft, is een herziening van de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven nodig. De regering is daarmee bezig.

Het investeringsplan van de NMBS moet worden

04.04 Jozef Van Eetvelt (CVP): Je souhaiterais pouvoir étudier les chiffres sur la base d'un document écrit. En tout état de cause, je ne manquerai pas de revenir sur ce dossier à l'occasion de la discussion budgétaire.

Le gouvernement sait-il que les crédits d'investissement ont été réduits de 2 milliards de francs ? Sait-il, par conséquent que, faute de moyens, la SNCB ne pourra utiliser les infrastructures qu'il aménage actuellement dans les ports flamands ?

L'incident est clos.

05 Question orale de Mme Kristien Grauwels au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le réaménagement de Louvain-Nord" (n° 2563)

05.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Le 29 septembre dernier, la SNCB a approuvé une convention-cadre relative au réaménagement du site de Louvain-Nord. Les bâtiments administratifs LCI (Centre logistique pour l'infrastructure) céderont la place à un complexe constitué de bureaux et d'un parc de stationnement couvert. Pourquoi l'affectation du site a-t-elle été modifiée ? Quel est le coût des travaux réalisés à ce jour ? Les fonds déjà investis ne sont-ils pas perdus ? Quelles initiatives la ministre envisage-t-elle de prendre pour faire coïncider les projets de la SNCB avec les projets d'amélioration de la mobilité dans le quartier autour de la gare à Louvain ?

05.02 Isabelle Durant , ministre: Le nouveau bâtiment administratif s'inscrivait dans le cadre de l'optimisation du fonctionnement des services. Les travaux ont coûté près de 65 millions de francs. La décision d'aménager un garage « park and ride » résultait d'une étude et d'une concertation avec les partenaires concernés. Les décisions ont été prises pour démêler deux nœuds ferroviaires importants. Il a en outre été tenu compte de la nécessité d'aménager un vaste parking pouvant accueillir 2.500 voitures et un atelier pour De Lijn.

Je ne partage pas le point de vue de la SNCB à propos du garage de stationnement mais cela ne relève pas de mes compétences. Quant à votre dernière question, une révision de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques autonomes est nécessaire. Le gouvernement s'y est attelé.

Le plan d'investissement de la SNCB doit être

ingediend op grond van een businessplan dat met ons mobiliteitsbeleid strookt. Zij zal moeten aantonen dat haar plannen met die doelstelling sporen. Ik ben het niet eens met haar plan om een grote parkeergarage te bouwen, maar dat maakt deel uit van haar autonomie.

05.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): De optie die de NMBS genomen heeft, past niet in een hernieuwde visie wat betreft de mobiliteit.

Men zou parkeerplaatsen moeten aanleggen aan de kleine stations richting Leuven en niet in Leuven zelf. Zoniet komt er een groot fileprobleem richting Leuven.

Het incident is gesloten.

06 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de actuele stand van zaken in de audit naar alle financiële stromen in en rond de NMBS" (nr. 2557)

06.01 Bart Somers (VLD): De audit van de NMBS is voorlopig en onvolledig, zo zei de minister vorige week. Toch lekten de resultaten via de pers al uit, wat voor onrust zorgt bij de bevolking.

Wij hechten een groot belang aan een correct en objectief beeld van de financiële structuur van de NMBS. Krijgt het auditbureau wel alle informatie? Wie heeft de audit trouwens uitgevoerd en met welke doelstellingen? Waarom heeft de Kamer nog geen tussentijds rapport gekregen, iets wat in een resolutie van 11 mei werd gevraagd? Wanneer zullen de volledige resultaten kunnen worden besproken in deze commissie?

06.02 Minister Isabelle Durant : De beperkte offerteaanvraag is op 8 juni 2000 bekendgemaakt. Twee inschrijvers werden in aanmerking genomen. Zij werden verzocht een offerte voor te leggen die rekening houdt met de criteria van bekwaamheid en betrouwbaarheid die de uitvoering van het betrokken werk vereist, en waaruit hun onafhankelijkheid blijkt.

De opdracht werd toegewezen aan het bedrijf dat de meeste punten behaald heeft. De opdracht is ingegaan op 14 juli 2000. Op de procedure werd toegezien door de inspecteur van financiën en het Rekenhof.

présenté sur base d'un business-plan, qui cadre avec notre politique de mobilité. Elle aura à démontrer que ses projets répondent à cet objectif. Son projet de parking, je ne le partage pas, mais il fait partie de son autonomie.

05.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): L'option retenue par la SNCB ne correspond pas à une vision moderne de la mobilité.

Il faudrait prévoir des aires de stationnement aux abords des petites gares sur la ligne en direction de Louvain et non à Louvain même, sinon de sérieux problèmes d'embouteillages se poseront en direction de Louvain.

L'incident est clos.

06 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de l'audit portant sur les flux financiers à l'intérieur et dans la sphère d'influence de la SNCB » (n° 2557)

06.01 Bart Somers (VLD): La semaine passée, la ministre a indiqué que l'audit de la SNCB était provisoire et incomplet. Or, les résultats en ont déjà transpiré dans la presse et inquiètent la population.

Il nous paraît très important de connaître la situation objectivement exacte de la structure financière de la SNCB. L'agence chargée de cet audit disposera-t-elle de tous les éléments ? Qui a du reste procédé à cet audit ? Et quels en étaient les objectifs ? Pourquoi la Chambre n'a-t-elle pas encore reçu de rapport intermédiaire alors qu'elle l'avait demandé dans une résolution du 11 mai ? Quand notre commission pourra-t-elle prendre connaissance des résultats complets de cet audit ?

06.02 Isabelle Durant , ministre: L'appel d'offres restreint a été publié le 8 juin 2000. Deux soumissionnaires ont été retenus. Il leur a été demandé de soumettre une offre, tenant compte des critères de compétence et de fiabilité requis pour le travail, ainsi que de leur indépendance.

Le marché a été attribué à la société qui a obtenu le plus de points. Le marché a pris cours le 14 juillet 2000. La procédure en a été contrôlée par l'Inspection des finances et la Cour des comptes.

Het was de bedoeling de financiën van de NMBS en de door haar gehanteerde boekhoudkundige mechanismen door te lichten. De revisoren hebben de hand kunnen leggen op een aantal documenten, maar niet op de documenten met betrekking tot de filialen, de overheidsopdrachten en de human resources. De eerste documenten konden, ondanks herhaaldelijk aandringen van mijnentwege, pas op 21 oktober en de tweede pas in november ter plaatse door de revisoren worden ingekeken.

In tegenstelling tot de particuliere audit strekte de doorlichting door het Rekenhof ertoe de goede besteding van overheidsgelden door de NMBS te controleren; hier beperkte men zich dan ook tot de openbare dienstverlening.

Op 14 oktober lichtte het Hof in de subcommissie voor de Financiën een eerste keer de stand van zaken van de werkzaamheden toe. De eindconclusies moeten begin februari 2001 klaar zijn. Na een debat waarin alle partijen gehoord zullen worden, zullen die resultaten in februari 2001 in de subcommissie worden uiteengezet.

Over de particuliere audit werd een tussentijds verslag opgesteld, dat werd overgelegd aan het kernkabinet. Zodra de regering het eindrapport besproken heeft, zal het aan de Kamer worden meegedeeld.

Ik vraag me overigens af op welke documenten de pers zich baseert om te stellen dat alles goed ging en om commentaar te leveren op het beheer door de heer Schouppe - daar gaat de doorlichting trouwens niet eens over.

06.03 Bart Somers (VLD): De Kamer had in een resolutie gevraagd dat de resultaten van de audit onverwijld zouden worden overgemaakt aan het Parlement. De minister wil ze eerst voorleggen aan Ministerraad en kernkabinet. Dat komt de transparantie niet ten goede. Ik vraag dus dat zij het begrip "onverwijld" in zijn ware betekenis zou toepassen.

06.04 Minister Isabelle Durant : Het onderzoek binnen de regering zal niet lang duren. Ik wil het document gewoon overmaken aan de regering. Zo staat het mijns inziens in de resolutie.

06.05 Bart Somers (VLD): Voor mij is dit een principiële zaak: de regering hoeft geen voorrang te krijgen op het Parlement. Verder uitstel is onduidelijk, gelet op het feit dat het tussentijds

L'audit avait pour objet les finances de la SNCB et les mécanismes comptables en vigueur en son sein. Les réviseurs ont pu obtenir certains documents, à l'exception toutefois des documents concernant les filiales, les marchés publics et les ressources emploi qui, malgré plusieurs rappels de ma part, n'ont pu être consultés sur place par les réviseurs que le 12 octobre pour les premiers et en novembre pour les deux autres.

A la différence de l'audit privé, l'audit de la Cour des comptes avait pour objet le contrôle du bon usage de l'argent public par la SNCB et était donc limité aux missions de service public.

Le 14 octobre, la Cour a présenté à la sous-commission des Finances un premier état de l'avancement des travaux. Les résultats définitifs doivent être disponibles début février 2001. Après débat contradictoire avec les intéressés, ils seront exposés à la sous-commission en février 2000.

L'audit privé a fait l'objet d'un rapport intérimaire qui a été communiqué au Conseil des ministres restreint. Dès que le rapport final aura été discuté par le gouvernement, il sera communiqué à la Chambre.

Je me demande d'ailleurs sur quels documents s'est basée la presse pour affirmer que tout allait bien et faire des commentaires sur la gestion de M. Schouppe, ce qui n'est pas l'objet de l'audit.

06.03 Bart Somers (VLD): La chambre avait demandé, dans une résolution, que les résultats de l'audit soient transmis sans délai au Parlement. La ministre veut d'abord les présenter au Conseil des ministres et au Cabinet restreint. Ceci ne favorise pas la transparence. Je lui demanderai donc d'interpréter les termes « sans délai » au sens propre.

06.04 Isabelle Durant , ministre: L'examen au sein du gouvernement ne prendra pas beaucoup de temps. Je souhaite simplement transmettre le document au gouvernement. A mon sens, c'est ce que prévoit la résolution.

06.05 Bart Somers (VLD): Il s'agit pour moi d'une question de principe : le gouvernement ne doit pas avoir la priorité sur le Parlement. Un nouveau retard serait intolérable, d'autant que nous avons déjà été

rapport ons ook al onthouden werd.

privés du rapport intermédiaire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen van ABX in Zuid-Oost Azië" (nr. 2570)

07 Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements d'ABX en Asie du Sud-Est" (nr. 2570)

07.01 **Bart Somers** (VLD): De belastingbetaler betaalt de expansie van de NMBS in het buitenland, onder andere in Azië, maar krijgt er hier geen betere dienstverlening voor in de plaats.

07.01 **Bart Somers** (VLD): Le contribuable finance l'expansion de la SNCB à l'étranger, notamment en Asie, mais ne ne bénéficie en contrepartie d'aucune amélioration du service fourni.

Wat is de visie van de minister op de plannen van Schouppe om ABX af te splitsen? Wat is het nut voor de binnenlandse treinreizigers van de recente investeringen die de NMBS doet in Azië? Heeft regeringscommissaris Forton deze transactie goedgekeurd? Welke houding heeft hij hierbij aangenomen namens de regering? Past deze strategie van de NMBS nog in de basisopdracht zoals omschreven in het beheerscontract? Gaat de minister ermee akkoord dat een oplossing er zou in bestaan om een deel van de winst van ABX over te hevelen naar het binnenlands reizigersvervoer om op die manier een oplossing te bieden aan het mobiliteitsprobleem?

Que pense la ministre du projet de scission d'ABX de M. Schouppe? Quelle est l'utilité des récents investissements de la SNCB en Asie pour les usagers belges? Le commissaire du gouvernement, M. Forton, a-t-il marqué son accord sur cette transaction? Quelle position a-t-il adoptée au nom du gouvernement? Cette stratégie de la SNCB est-elle encore conforme aux missions de base telles que définies dans le contrat de gestion? La Ministre pense-t-elle que l'affectation d'une partie des bénéfices de l'ABX à l'usage du transport intérieur de passagers, de manière à apporter une réponse au problème de la mobilité, pourrait constituer une solution?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: De heer Schouppe heeft zijn plannen in verband met ABX voorgelegd aan de raad van bestuur.

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: M. Schouppe n'a jamais présenté ses projets relatifs à ABX au conseil d'administration.

De synergie tussen spoor- en wegvervoer is onvoldoende bij ABX. Men moet ABX daarom terug brengen naar haar oorspronkelijk doel en zich niet exclusief concentreren op de uitbouw van het wegvervoer. ABX zal actiever aanwezig moeten zijn in de spoorwegterminals.

Les synergies entre le transport routier et le transport par rail sont insuffisantes dans le projet ABX. C'est pourquoi, il faut le ramener à son objectif initial et ne pas se concentrer exclusivement sur le développement du transport routier. ABX devra être plus actif au niveau des terminaux des gares.

De NMBS is een autonoom overheidsbedrijf, maar ze moet de legale voorschriften naleven, ook als het over diversificatie in commerciële activiteiten gaat. De wijzingen aan de wet van 1991 beogen nieuwe regels voor de NMBS, dit om de boekhoudkundige en financiële transparantie te verhogen. We voeren daarmee een Europese richtlijn uit. De NMBS zal in de toekomst geen middelen, toegewezen aan de openbare dienst, mogen aanwenden voor zaken die niet met de openbare dienst te maken hebben.

La SNCB est une entreprise publique autonome mais elle doit respecter les dispositions légales et cela vaut aussi pour la diversification des activités commerciales. Les modifications de la loi de 1991 tendent à établir de nouvelles règles pour la SNCB, afin d'améliorer la transparence comptable et financière. Nous nous conformons ainsi à une directive européenne. A l'avenir, la SNCB ne pourra pas affecter à des projets qui n'ont rien à voir avec le service public, des moyens destinés à celui-ci.

De diversificatie van de NMBS mag de concurrentie tussen het spoor en de weg niet doen toenemen, maar moet de intermodaliteit in de hand werken. De heer Schouppe meent dat de ABX-winst de hele groep ten goede moet komen, maar ik heb

La diversification de la SNCB ne doit pas contribuer à renforcer la concurrence entre le rail et la route mais doit favoriser le transport intermodal. M. Schouppe estime que les bénéfices réalisés par ABX doivent profiter à l'ensemble du groupe, mais

daarvoor geen garanties. De regeringscommissaris waakt enkel over de naleving van de wettelijke regels bij de beslissingen.

Wij wachten nog steeds op het aangekondigde strategische plan voor ABX. De NMBS zal de door de overheid ter beschikking gestelde middelen op verstandige wijze moeten aanwenden met het oog op de vervulling van haar basisopdrachten. Zij zal hetzelfde moeten doen met de eigen middelen voor haar commerciële activiteiten. De strategische keuzes dienen voortdurend te worden geëvalueerd en bijgestuurd, ook met het oog op de financiële gezondheid van de NMBS. Ik wil de NMBS helpen, voor zover ze voldoet aan bepaalde voorwaarden. Misschien behoort een overname van de NMBS-schuld tot de mogelijkheden.

07.03 Bart Somers (VLD): De minister liet nogal lichtzinnig een ballonnetje op. Over de overname van de schuld moeten we nog eens nadenken.

Ik ben geschokt door de vaststelling dat een autonoom overheidsbedrijf een miljardeninvestering kan doen in Zuid-Oost-Azië, zonder de raad van bestuur daarover te raadplegen. Dit is onaanvaardbaar in een onderneming die met overheidsgeld werkt. Ik vraag me zelfs af of zo'n beslissing wettelijk is.

07.04 Minister Isabelle Durant : Daarom wil ik de delegatie aan de raad van bestuur verminderen. De regeringscommissaris moet daarentegen meer bevoegdheden krijgen.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Jan Peeters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'het nieuwe uitstel van het inzetten van de nieuwe dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Neerpelt' (nr. 2573)
 - de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de problemen met de nieuwe dieseltreinen voor de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt' (nr. 2602)
 - de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de opnieuw uitgestelde vervanging van de dieseltreinen op de lijnen Antwerpen-Mol-Neerpelt en Mol-Hasselt en mogelijke tijdelijke compensatiemiddelen voor de treinreizigers' (nr. 2733)

08.01 Jan Peeters (SP): De nieuwe dieseltreinen bestemd voor de lijn Antwerpen-Neerpelt zouden bij

je ne dispose d'aucune garantie à ce propos. Le commissaire du gouvernement veille uniquement à la légalité des décisions.

Le plan stratégique pour ABX se fait toujours attendre. La SNCB devra veiller à ce que les moyens mis à sa disposition par les pouvoirs publics soient affectés conformément à ses missions de base. Elle devra adopter une attitude analogue en ce qui concerne l'affectation de ses fonds propres aux missions commerciales, en étant attentive à l'équilibre financier de l'entreprise. Je suis disposée à aider la SNCB pour autant qu'elle satisfasse à certaines conditions. A cet égard, la reprise de la dette de la SNCB constitue l'une des pistes à explorer.

07.03 Bart Somers (VLD): La ministre a lancé cette proposition à la légère. Il faut que nous réexaminions le transfert de la dette.

Je suis choqué de constater qu'une entreprise publique autonome peut opérer des investissements à hauteur de plusieurs milliards en Asie du Sud-Est sans devoir consulter son conseil d'administration. C'est inacceptable s'agissant d'une entreprise financée avec de l'argent public. Je me demande même si une telle décision est légale.

07.04 Isabelle Durant , ministre: J'envisage dès lors de limiter les compétences du conseil d'administration pour élargir celles du commissaire du gouvernement.

L'incident est clos.

08 Questions orales jointes de
 - M. Jan Peeters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'le nouveau report de la mise en service des nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt' (n° 2573)
 - M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'les problèmes relatifs aux nouvelles michelines sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt' (n° 2602)
 - M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « le report répété du remplacement des michelines sur les lignes Anvers-Mol-Neerpelt et d'éventuels moyens temporaires de compensation pour les voyageurs (n° 2733)

08.01 Jan Peeters (SP): Les nouvelles automotrices diesel destinées à la ligne Anvers-

testen door de Spaanse producent zijn afgekeurd, wat alweer tot uitstel leidt.

Wat is de invloed daarvan op de vooropgestelde timing? Gaat de minister akkoord met de suggestie van de christelijke spoorwegbond om in afwachting diesellocomotieven in te zetten die in Wallonië in reserve staan?

08.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Een aantal dieselstellen voor de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt werd afgekeurd.

Om hoeveel treinstellen gaat het? Welke stappen inzake ingebrekestelling werden reeds ondernomen? Wanneer zullen de nieuwe treinstellen worden ingezet? Hoe zal de overgangperiode worden opgevangen?

08.03 Peter Vanvelthoven (SP): De vervanging van de dieseltreinen op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt laat nogmaals op zich wachten. In de oude stellen hebben de meeste verwarmingsketels het begeven, zodat de reizigers letterlijk in de kou blijven staan. De NMBS investeert immers sinds jaren niet meer in de bestaande stellen, in afwachting van de nieuwe.

Is het niet mogelijk om in een tegemoetkoming aan de reizigers te voorzien in afwachting van de nieuwe stellen?

08.04 Minister Isabelle Durant : De NMBS wenst dat het materiaal aan de eisen van veiligheid en comfort voldoet. Daarom werden drie stellen niet aanvaard. De NMBS hoopt dat de constructeur de opgelopen achterstand binnen de drie maanden zal inlopen. Voorjaar 2001 moet haalbaar zijn.

De NMBS betreurt de opgelopen achterstand en dankt de reizigers voor hun geduld. In ruil zullen ze gebruik kunnen maken van nieuw materieel.

De locomotieven zijn niet essentieel voor het reizigerscomfort. Het comfort van de rytuigen is bepalend. De voorlopige vervanging van de bestaande locomotieven door andere, zoals gesuggereerd, zou geen soelaas bieden. Het gaat bij uw voorstel trouwens om locomotieven die niet geschikt zijn voor snelheden van 120 kilometer per uur, zodat vertraging zou dreigen.

Het comfort in de rytuigen is onvoldoende en ze moeten worden vervangen. Het is echter niet mogelijk eenzelfde kwaliteitscomfort te garanderen over het volledige spoorwegnet. Daarom ligt een

Neerpelt n'auraient pas satisfait à des tests effectués par le constructeur espagnol, ce qui aboutit à un nouveau report.

Dans quelle mesure cela influencera-t-il le calendrier établi ? La ministre peut-elle se rallier à la suggestion émise par le syndicat chrétien des cheminots d'utiliser des automotrices diesel qui servent de réserve en Wallonie ?

08.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Un certain nombre d'automotrices diesel destinées à la ligne Anvers-Mol-Neerpelt ont été rejetées.

De combien d'automotrices s'agit-il ? Quelles démarches ont déjà entreprises concernant la mise en demeure ? Quand les nouvelles automotrices seront-elles mises en service ? Comment sera organisée la période de transition ?

08.03 Peter Vanvelthoven (SP): Le remplacement des automotrices diesel sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt est une fois de plus reporté. Dans les anciennes voitures, le chauffage ne fonctionne généralement plus et les voyageurs sont ainsi livrés aux caprices de la météo. Cela fait des années que la SNCB n'investit plus dans le matériel ancien, puisqu'il devait être remplacé.

Ne pourrait-on prévoir une sorte d'indemnisation des voyageurs, en attendant la mise en service du nouveau matériel ?

08.04 Isabelle Durant , ministre: La SNCB souhaite que le matériel réponde aux normes de sécurité et de confort. Aussi trois rames n'ont-elles pas été acceptées. La SNCB espère que le constructeur rattrapera dans les trois mois le retard accumulé dans la livraison. Le printemps de 2001 est avancé comme un délai réaliste.

La SNCB regrette ce retard et remercie les usagers pour leur patience, lesquels, en contrepartie, bénéficieront de nouveau matériel.

Les locomotives ne sont pas essentielles pour le confort des voyageurs, lequel est déterminant. Le remplacement temporaire des locomotives existantes par d'autres locomotives, ainsi qu'il a été suggéré, ne constituerait pas une solution. Votre proposition concerne d'ailleurs des motrices qui ne peuvent atteindre que des vitesses de 120 kilomètres par heure, ce qui risque d'occasionner des retards.

Le confort offert par les voitures est insuffisant et elles doivent donc être remplacées. Il n'est toutefois pas possible de garantir niveau de confort uniforme sur l'ensemble du réseau ferroviaire. C'est pourquoi

diversifiëring van de tarieven zeer moeilijk. Een tariefverlaging kan enkel wanneer de dienst niet werd verleend of ernstige gebreken vertoonde.

Op de lijn Mol-Hasselt komen er binnenkort moderne treinstellen. De vertraging valt te betreuren, maar de NMBS kan niet verantwoordelijk worden gehouden voor productiefouten.

08.05 Jan Peeters (SP): Het voorjaar van 2001 is vrij vaag als streefdatum. Blijkbaar zijn er in afwachting geen alternatieve locomotieven die inzetbaar zijn. Kan men echter geen reserverijtuigen inzetten zodat de passagiers het al wat comfortabeler hebben?

08.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Wat is het juiste bedrag van de boetes? Welke procedure wordt hierbij gevolgd en hoe ver is die gevorderd? Ik vind ook dat de minister nogal vaag is over de leveringstermijn.

08.07 Peter Vanvelthoven (SP): Ik had een concreter antwoord verwacht. U erkent dat het comfort miniem is en dat er een discriminatie bestaat met reizigers op comfortabele lijnen. Maar dat wordt niet gecompenseerd. Wanneer verwacht u het antwoord van de NMBS over een eventuele compenserende vergoeding voor de reizigers?

08.08 Minister Isabelle Durant : De NMBS spreekt over voorjaar 2001. Of het maart wordt of april, kan ik niet zeggen.

De boetes komen in één pot van de NMBS terecht. De compensaties voor het gebrek aan comfort kunnen misschien druk leggen op de NMBS. Dit wordt opgenomen in het nieuwe beheerscontract, dat op 1 januari van kracht wordt, ook als het pas later wordt ondertekend.

Over het inzetten van andere rijtuigen kan ik momenteel niets zeggen. Dat moet ik nakijken.

Het incident is gesloten.

09 Mondelinge vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het personeelsgebrek bij de NMBS in de streek Klein-Brabant en het Vaartland (Willebroek)" (nr. 2619)

il est très difficile de diversifier les tarifs. Une réduction des tarifs n'est possible que si le service n'a pas été assuré ou a présenté des manquements graves.

La ligne Mol-Hasselt sera bientôt desservie par de nouveaux trains. Les retards sont regrettables mais la SNCB ne peut être tenue responsable d'erreurs de production.

08.05 Jan Peeters (SP): Le printemps 2001, c'est plutôt vague comme date butoir. Manifestement, la SNCB ne dispose pas d'autres motrices pouvant être mises en service en attendant. Mais ne pourrait-on pas utiliser des voitures de réserve, afin de déjà améliorer quelque peu le confort des voyageurs ?

08.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): A combien se montent exactement ces amendes ? Quelle est la procédure et à quel stade se trouve-t-elle actuellement ? J'estime aussi que la réponse de la ministre au sujet du délai de livraison est assez vague.

08.07 Peter Vanvelthoven (SP): J'espérais une réponse plus concrète de votre part. Vous admettez que le confort est minimal et que les voyageurs concernés sont discriminés par rapport aux passagers empruntant d'autres lignes. Or, cette discrimination ne donne pas lieu à une compensation. Quand pensez-vous recevoir la réponse de la SNCB quant à une éventuelle indemnité compensatoire en faveur des voyageurs ?

08.08 Isabelle Durant , ministre: La SNCB parle du printemps 2000. Je ne suis pas en mesure de vous dire si ce sera mars ou avril.

Les amendes sont versées sur un compte unique de la SNCB. Si je prévoyais des compensations en faveur des voyageurs pâtissant d'un manque de confort, j'exercerais peut-être une certaine pression sur la SNCB. Cela fait partie du nouveau contrat de gestion qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier, même s'il n'est signé qu'ultérieurement..

A l'heure actuelle, je ne peux rien dire concernant la mise en service d'autres voitures. Il faut que je voie si c'est envisageable.

L'incident est clos.

09 Question orale de M. Jan Mortelmans au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de personnel à la SNCB dans la région de Petit-Brabant et du Pays du Canal (Willebroek)" (n° 2619)

09.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Sinds kort worden de loketten in Willebroek en Puurs 's middags gesloten wegens personeelsgebrek. In Bornem gebeurde dat vorig jaar al.

Gebeurt hetzelfde in de rest van het land? Kan de minister een overzicht geven van de toestand? Welke maatregelen neemt de minister om de dienstverlening te verbeteren?

09.02 Minister Isabelle Durant : De loketten van Willebroek en Puurs zijn drie kwartier gesloten tijdens de middag. De NMBS heeft vorig jaar onthaalbedienden aangeworven en er loopt nu een aanwervingsprocedure voor 30 personeelsleden. De NMBS ondervindt moeilijkheden om personeel aan te werven, vooral omwille van de onregelmatige werkuren en omdat velen werk in eigen streek wensen.

09.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik ben uiteraard voor werk in eigen streek. Is dit personeelsgebrek en de ermee gepaard gaande middagsluiting een lokaal probleem of is dit zo in heel het land?

09.04 Minister Isabelle Durant : Niet enkel in Willebroek en Puurs, maar ook elders dwingt personeelsgebrek de NMBS tot een verminderde dienstverlening.

Het incident is gesloten.

10 Mondelinge vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan hoge perrons in de NMBS-stations" (nr. 2637)

10.01 Magda De Meyer (SP): Van de 548 NMBS-stations hebben er nog geen 100 een verhoogd perron voor senioren, andersvaliden of mensen met een kinderwagen. In Waasland-Klein-Brabant is er zelfs geen enkel verhoogd perron.

Kan men niet dringend zulke perrons aanleggen in de stations die binnenkort worden opgeknapt? Wat staat hierover in het Revalor-programma? Wat mag de Wase regio verwachten? Wat zegt het NMBS-plan over die regio? Perrons kunnen worden verhoogd zonder bouwvergunning. Zullen deze werken dus klaar zijn tegen 2003, zoals het beheersplan bepaalt? Zijn daarvoor de nodige financiële middelen beschikbaar?

10.02 Minister Isabelle Durant : Het Revalor-

09.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Depuis peu, les guichets sont fermés à midi à Willebroek et Puurs, en raison d'un manque de personnel. La même décision a déjà été prise l'année dernière à Bornem.

Cette fermeture vaut-elle aussi pour le reste du pays ? La ministre peut-elle fournir un aperçu de la situation ? Quelles mesures compte-t-elle prendre pour améliorer le service ?

09.02 Isabelle Durant , ministre: Les guichets de Willebroek et Puurs sont fermés trois quarts d'heure pendant le temps de midi. L'année dernière, la SNCB a engagé des employés pour l'accueil et une procédure est actuellement en cours en vue du recrutement de 30 agents. La SNCB éprouve des difficultés à recruter du personnel en raison des horaires de travail irréguliers et parce que beaucoup souhaitent travailler dans leur région.

09.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je suis bien sûr favorable à ce qu'on permette au personnel de travailler dans la région où il habite. Cette pénurie de personnel et la fermeture à l'heure de midi qui en résulte constituent-ils des problèmes locaux ou se rencontrent-ils dans l'ensemble du pays ?

09.04 Isabelle Durant , ministre: Le problème ne se pose pas seulement à Willebroek et à Puurs. Ailleurs aussi le manque de personnel contraint la SNCB à réduire le service.

L'incident est clos.

10 Question orale de Mme Magda De Meyer au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque de quais surélevés dans les gares de la SNCB" (n° 2637)

10.01 Magda De Meyer (SP): Sur 548 gares de la SNCB, moins de 100 sont équipées d'un quai surélevé pour les personnes âgées et moins valides ou pour celles qui doivent pousser un landau. Au pays de Waas, il n'y en a même aucune qui soit équipée d'un quai surélevé.

Ne peut-on prévoir rapidement d'équiper de quais surélevés les gares qui seront bientôt rénovées ? Que prévoit le programme Revalor à cet égard ? Que peut espérer le pays de Waas ? Que prévoit le plan de la SNCB pour cette région ? On peut surélever les quais sans permis de bâtir. Ces travaux seront-ils dès lors achevés d'ici à 2003, comme le prévoit le plan de gestion ? Dispose-t-on des moyens financiers nécessaires ?

10.02 Isabelle Durant , ministre: Le programme

document is een bouwnorm, onder meer voor de hoogte van de perrons. De hoogte moet 0,55 m bedragen.

De NMBS heeft in haar onthaalprogramma vier prioriteiten gesteld: de eenvoudige renovatie en uitbreiding van de perrons buiten het station, de verbetering van het onthaal door de plaatsing van schuilhuisjes en vuilnisbakken, de uitrusting van onbewaakte stopplaatsen en ten slotte de vervanging van alle fietsrekken.

De NMBS wil alle perrons vernieuwen tegen 2010. De datum van 2003, zoals vooropgesteld in het vierjarenprogramma, lijkt niet haalbaar.

De studie voor de perronsverhoging voor Wetteren is afgerond en die voor Sint-Niklaas bijna.

10.03 Magda De Meyer (SP): En wat betreft de perronsverhoging in Temse?

10.04 Minister Isabelle Durant : Er is in verbeteringswerken voorzien, in Temse, Beveren-Waas en Willebroek, maar niet expliciet in een verhoging van de perrons.

Het incident is gesloten.

11 **Samengevoegde interpellaties en mondelinge vraag van**
 - de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op Zaventem' (nr. 529)
 - de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid op de luchthaven van Zaventem' (nr. 557)
 - de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over 'de veiligheid van de luchthaveninstallaties van Brussel-Nationaal' (nr. 2719)

11.01 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** We kregen onlangs opnieuw te maken met een gewapende roofoverval op de luchthaven van Zaventem. Zulke incidenten brengen niet alleen de reputatie van de luchthaven in het gedrang, maar zorgen ook voor een groeiend onveiligheidsgevoel.

Welke maatregelen worden er getroffen om de veiligheid van de luchthaven te verzekeren? Ik herinner aan nog andere gelijkaardige incidenten: de diamantenroof uit een Lufthansa-toestel werd voorafgegaan door diefstallen in de tax-free-shops, de stunt van de Schalkse Ruiters, et cetera. *Kan men de luchthaven wel beveiligen, maar vooral: wil*

Revalor est une norme de construction, notamment pour la hauteur des quais. Celle-ci doit être de 0,55 m.

La SNCB a défini quatre priorités dans son programme d'accueil: la rénovation simple des quais et leur prolongement, l'amélioration de l'accueil par le placement d'abris et de poubelles, l'équipement des arrêts sans personnel et le remplacement de tous les râteliers à vélos.

La SNCB souhaite procéder au remplacement de tous les quais d'ici à 2010. La date de 2003 prévue dans le programme quadriennal me paraît irréaliste.

L'étude relative à l'aménagement de quais surélevés est terminée à Wetteren et l'est presque aussi à Sint-Niklaas.

10.03 Magda De Meyer (SP): Et qu'en est-il pour Tamise ?

10.04 .Isabelle Durant , ministre: On prévoit des aménagements à Tamise, Beveren-Waas et Willebroeck mais pas explicitement l'aménagement de quais surélevés.

L'incident est clos.

11 **Interpellations et question orale jointes de**
 - M. Francis Van den Eynde au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 529)
 - M. Lode Vanoost au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sécurité à l'aéroport de Zaventem' (n° 557)
 - M. Olivier Chastel au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur 'la sûreté des installations de l'aéroport de Bruxelles-National' (n° 2719)

11.01 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):** Un énième vol à mains armées a eu lieu à l'aéroport de Zaventem. Ces incidents ternissent non seulement la réputation de l'aéroport mais génèrent en outre un sentiment d'insécurité croissant.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer la sécurité de l'aéroport ? Je rappellerai que d'autres incidents de même nature se sont produits précédemment: le vol de diamants débarqués d'un avion de la Lufthansa avait été précédé par des cambriolages dans les boutiques hors taxe, sans

men ze wel beveiligen? Elke bewakingsopdracht verzandt er na enige tijd in routine, waarbij badges niet meer worden gecontroleerd, enzovoort. De recente overval was wellicht maar mogelijk met hulp van binnenuit. Zo zouden ook veel illegalen hulp krijgen van personeelsleden van de luchthaven. Wordt het personeel wel voldoende gescreend door Staatsveiligheid?

De rijkswacht zou zijn getipt over de overval. Klopt dat? Hou konden de zaken dan toch nog fout lopen?

11.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik heb al driemaal geïnterpelleerd over de veiligheid op onze luchthaven. Voormalig minister Daerden antwoordde toen dat er maatregelen getroffen zouden worden. Bij een bezoek aan de luchthaven hebben we een rapport gekregen over de veiligheid van de luchthaven. Eens te meer blijkt dat zwaarbewapende personen, blijkbaar met interne medewerking, de luchthaven zijn kunnen binnendringen en er bovendien terug uit zijn geraakt, na een vliegtuig te hebben beroofd. Welke uitleg geven de betrokken diensten en in hoeverre verschilt die uitleg van de verklaringen die eerder werden gedaan? Welk besluit trekt men uit de recente gebeurtenissen? Zijn de getroffen maatregel onvoldoende gebleken? Kortom? Wat schort er eigenlijk op onze luchthaven?

11.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Begin november hebben journalisten de proef op de som genomen en vastgesteld dat controles aan de toegangswegen van de luchthaven van Zaventem niet waterdicht zijn. Ook wie toegeeft dat een geheel waterdichte controle onmogelijk is, deelt niet noodzakelijkerwijs het verzoenende standpunt van de heer André Gravet, verantwoordelijke voor de BIAC-operaties, volgens wie een evenwichtig compromis tussen economische – en veiligheidsbelangen moet worden nagestreefd.

Hoe reageert de minister op die verklaring?

Welke controle oefent de overheid op de veiligheid van de voorzieningen uit?

Wat zijn de vigerende internationale normen?

Kan BIAC verantwoordelijk worden gesteld wanneer er sprake is van kwaadwillig opzet dat door een gebrekkige veiligheidsinstallatie werd vergemakkelijkt?

11.04 Minister Isabelle Durant : Wat mij betreft

parler du coup d'éclat des "Schalkse Ruiters"... La question n'est pas tant de savoir si l'on peut assurer la sécurité de l'aéroport mais plutôt si la volonté de l'assurer existe. A Zaventem, les missions de surveillance sont accomplies avec négligence dès l'instant où elles deviennent routinières. On ne contrôle par exemple plus les badges, et j'en passe. L'attaque récemment perpétrée n'a pu l'être qu'avec une complicité inférieure. De nombreux illégaux recevraient de l'aide des membres du personnel de l'aéroport. Le personnel est-il suffisamment contrôlé par la Sûreté de l'Etat ?

La gendarmerie aurait reçu des informations au sujet de cette attaque? Comment se fait-il que les choses aient néanmoins mal tournées?

11.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): J'ai déjà développé trois interpellations au sujet de la sécurité de notre aéroport. Le ministre Daerden m'avait répondu alors que des mesures seraient prises.

Lors d'une visite à l'aéroport, on nous a remis un rapport relatif à la sécurité. Il s'avère une fois de plus que des personnes armées ont pu s'introduire dans l'aéroport en bénéficiant apparemment de complicité interne et qu'elles en soient en outre ressorties après avoir dévalisé un avion.

Quelle explication les services concernés fournissent-ils et dans quelle mesure diffère-t-elle des déclarations faites précédemment? Quelles conclusions a-t-on tirées des événements récents? Les mesures prises sont-elles insuffisantes? Bref, que manque-t-il à notre aéroport?

11.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Début novembre, des journalistes ont prouvé par l'expérience que l'inviolabilité des accès de l'aéroport de Bruxelles-National n'était pas assurée. On peut admettre que la sécurité absolue est impraticable, sans partager le point de vue conciliant de M. André Gravet, responsable des opérations de BIAC, qui affirme qu'il faut « trouver le juste compromis entre les impératifs commerciaux et la sécurité ».

Comment la ministre réagit-elle à ces propos?

Quel contrôle les pouvoirs publics exercent-ils en matière de sûreté des installations?

Quelles sont les normes internationales en vigueur? La responsabilité de BIAC peut-elle être engagée en cas d'actes de malveillance facilités par les lacunes en termes de protection des installations?

11.04 Isabelle Durant, ministre: En ce qui me

moet de veiligheid altijd primeren boven commerciële vereisten. Bij de wet van 3 maart 1999 wordt de luchtvaartinspectie ingesteld, die toeziet op de naleving van de reglementering en de veiligheidsmaatregelen superviseert.

De desbetreffende internationale normen staan vervat in het koninklijk besluit van 8 mei 1991. BIAC moet die wetgeving naleven.

Ik kan u meedelen dat ik onmiddellijk een vergadering heb belegd met het Nationaal Comité voor de veiligheid van de luchtvaart. Dit gebeurde al op 6 november. Hierbij waren mensen aanwezig van mijn kabinet, van het luchthavenbestuur, van de rijkswacht, van de Staatsveiligheid en van BIAC.

Het onderzoek naar de overval werd overgedragen aan de gerechtelijke instanties, maar er moeten op de luchthaven preventieve maatregelen genomen worden, zowel op korte termijn als meer langere structurele maatregelen op lange termijn.

BIAC en de rijkswacht bevestigen dat er reeds verregaande maatregelen genomen werden. Vroeger waren deze gericht op luchtvaartcriminaliteit die te maken had met onder meer kapingen. Nu dringen zich nieuwe maatregelen op in verband met overvallen op waardetransporten.

Ik heb ook gevraagd een reglementering uit te werken in verband met de aflevering van badges in het kader van waardetransporten met burgervliegtuigen. Een aantal maatregelen is uiteraard vertrouwelijk van aard. De luchthaveninspectie zal eerstdaags het toegangcontrolesysteem onderzoeken. De andere leden van het lokaal veiligheidscomité worden daarbij betrokken. Ik verwacht de resultaten tegen eind december. De Europese Conferentie voor de burgerluchtvaart heb ik gevraagd een audit inzake de beveiliging op Zaventem uit te voeren. Deze audits zijn zeer streng. Ik verwacht de resultaten zo snel mogelijk.

Vanaf 6 december zal er op de luchthaven een permanente vertegenwoordiging zijn van de luchtvaartinspectie, die onder meer instaat voor permanente kwaliteitscontrole op het vlak van de beveiliging.

Ik heb de opdracht gegeven tot een sensibilisering van het voltallige personeel voor de veiligheidsproblematiek en tot een gedegen opleiding van het veiligheidspersoneel.

Dat zijn de beslissingen die op korte termijn naar

concerne, la sécurité doit bénéficier d'une priorité absolue sur les impératifs commerciaux. La loi du 3 mars 1999 a instauré l'inspection aéronautique, qui veille au respect de la réglementation et supervise les mesures de sécurité.

Les normes internationales en la matière ont été reprises dans l'arrêté royal du 3 mai 1991. BIAC est tenu de respecter la législation.

Je peux vous communiquer que j'ai immédiatement organisé une réunion avec le Comité national pour la sécurité aérienne. Cette réunion a eu lieu le 6 novembre. Y participaient des représentants de mon cabinet, de l'administration aéroportuaire, de la gendarmerie, de la Sûreté de l'Etat et de la BIAC.

L'enquête sur ce hold-up a été confiée aux instances judiciaires mais des mesures préventives doivent être prises à l'aéroport, tant des mesures à court terme que des mesures plus structurelles à long terme.

La BIAC et la gendarmerie confirment que des mesures importantes ont déjà été prises. Précédemment, celles-ci étaient axées sur la criminalité liée notamment aux détournements. Aujourd'hui, de nouvelles mesures s'imposent en ce qui concerne les attaques contre les transports de valeurs.

J'ai également demandé que soit élaborée une réglementation relative à la délivrance de badges dans le cadre de transports de valeurs à bord d'avions civils. Certaines mesures sont effectivement de nature confidentielle. L'inspection aérienne analysera prochainement le système de contrôle à l'accès. Les autres membres du comité local de sécurité y sont associés. J'attends les résultats d'ici fin décembre. J'ai demandé à la Conférence européenne de l'aviation civile de réaliser un audit sur la sécurité à Zaventem. Ces audits sont très sévères. J'espère recevoir les résultats le plus vite possible.

Dès le 6 décembre, l'inspection aérienne sera présente en permanence à l'aéroport ; elle assure notamment des contrôles permanents de qualité dans le domaine de la sécurité.

J'ai demandé que l'ensemble du personnel soit sensibilisé à la problématique de la sécurité et que le personnel chargé de la sécurité reçoive une solide formation.

Ce sont les décisions prises à court terme suite à

aanleiding van dat incident werden genomen. Ik laat de woorden van de heer Gravet voor zijn rekening, maar voor mij is de veiligheid van prioritaair belang. Daarom heb ik gevraagd dat het dragen van de identificatiebadge wordt uitgebreid en gecontroleerd, ongeacht de reden van de aanwezigheid van de betrokkene op de luchthaven.

11.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De vice-premier verwoordt mooie intenties. Badges hebben maar nut als ze streng worden gecontroleerd. Maatregelen moeten correct en consequent worden uitgevoerd als men resultaten wil boeken. Elke laksheid is hier uit den boze.

11.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De minister kan niet in detail alles uit de doeken doen, dat begrijp ik.

Men moet ook aandacht besteden aan de voertuigen en niet enkel aan de personen. De bestelwagen in kwestie was gestolen. Deze overval was goed voorbereid. Er zitten dus fouten in het veiligheidssysteem. De grote fout zit in het feit dat er geen eenvormige controle is. Ik pleit voor een eenvormig systeem, zodat er geen verwarring meer mogelijk is in verband met verantwoordelijkheid.

11.07 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Het verheugt mij dat de veiligheid de enige prioriteit is. Dank zij de grondige audit waartoe opdracht werd gegeven, kunnen de structurele tekortkomingen worden opgespoord en kunnen de nodige maatregelen worden getroffen.

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

«De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde en Lode Vanoost
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering de nodige maatregelen te nemen om vanaf nu de luchthaven van Zaventem efficiënt te verbeteren».

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Olivier Chastel en Daan Schalck en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

cet incident. Les propos de M. Gravet lui incombent, mais pour moi, la sécurité est prioritaire. C'est pourquoi j'ai demandé que soit amplifié et vérifié le port du badge identificatoire, quelle que soit l'utilité de la personne sur le site de l'aéroport.

11.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La vice-première ministre énumère de belles intentions. Les badges n'ont d'utilité que s'ils font l'objet d'un contrôle sévère. Il faut appliquer correctement et logiquement les mesures prises si l'on veut des résultats. Toute forme de laxisme nuit à la concrétisation de cet objectif.

11.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je comprends que la ministre ne puisse révéler le détail des mesures.

Nous devons également être attentifs aux véhicules et pas seulement aux personnes. La fourgonnette qui a été utilisée avait été volée. Cette attaque avait été bien préparée. Le système de sécurité présente donc des failles, dont la principale réside dans l'absence du contrôle uniforme dont je suis un fervent partisan. En effet, il permettrait d'éviter toute confusion en ce qui concerne les responsabilités.

11.07 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): La sécurité est donc la seule priorité, je suis content de l'entendre. L'audit sérieux qui a été commandé permettra d'appréhender les erreurs structurelles et de prendre les mesures efficaces qui s'imposent.

Le **président:** En conclusion de cette discussion, les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Francis Van den Eynde et Jan Mortelmans et est libellée comme suit :

« La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde et Lode Vanoost
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour améliorer, dès aujourd'hui, le fonctionnement de l'aéroport de Zaventem »

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Olivier Chastel et Daan Schalck et Mme Marie-Thérèse Coenen.

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

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.

12 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de impact van het stoppen van de HST in Zaventem op het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 2681)

12.01 Daan Schalck (SP): Zijn de resultaten van de voor 15 november aangekondigde grote studie over de gevolgen van het afleiden van een aantal HST-lijnen naar Zaventem voor het binnenlands verkeer gekend? Is zulks wel mogelijk zonder nadelige gevolgen voor het binnenlands verkeer?

12.02 Minister Isabelle Durant : De resultaten van de NMBS-studie zullen pas binnenkort in mijn bezit zijn. Ik beschik dus niet over de nodige elementen om een antwoord te geven.

Het incident is gesloten.

13 Mondelinge vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepasbaarheid van het verkeersreglement over het wielertoerisme op het fietspoolen" (nr. 2711)

13.01 Els Van Weert (VU&ID): Oudercomités van scholen starten steeds vaker een project fietspoolen, met de steun van gemeentebestuur en politie. Politiebegeleiding op gevaarlijke plaatsen is een van de middelen om dit poolen op een veilige manier te laten gebeuren. Verkeersdeskundigen zijn van oordeel dat het wenselijk is dat deze poolende fietsers met twee naast elkaar zouden fietsen, wat hen zichtbaarder zou maken en de autobestuurders tot meer oplettendheid zou aanzetten. Groepen wielertoeristen vanaf 15 personen beschikken al over die mogelijkheid.

Is dat reglement van toepassing op de fietspoolers, ook al telt de groep minder dan 15 deelnemers? Zoniet, overweegt de minister een aanpassing van het verkeersreglement in die zin?

13.02 Minister Isabelle Durant : Kinderen die in

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

Président: Francis Van den Eynde.

12 Question orale de M. Daan Schalck au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'impact du passafe du TGV à Zaventem sur le trafic intérieur »

12.01 Daan Schalck (SP): Connaît-on aujourd'hui les résultats de l'étude, annoncée pour le 15 novembre, concernant les effets sur le trafic intérieur de la déviation éventuelle vers Zaventem d'un certain nombre de lignes TGV ? Cette déviation pourrait-elle être réalisée sans entraîner de conséquences néfastes pour le réseau intérieur ?

12.02 Isabelle Durant , ministre: Je recevrai sous peu les résultats de cette étude de la SNCB. Par conséquent, je ne dispose pas encore des éléments nécessaires pour répondre à votre question.

L'incident est clos.

13 Question orale de Mme Els Van Weert au vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'applicabilité des dispositions du code de la route sur le cyclotourisme aux élèves se rendant à l'école en bicyclette sous la garde d'un adulte " (n° 2711)

13.01 Els Van Weert (VU&ID): Les projets d'accompagnement de jeunes cyclistes se déplaçant en groupe, mis sur pied à l'initiative de comités de parents d'élèves, avec l'appui de l'administration communale et de la police, se multiplient. L'encadrement de ces initiatives par la police aux endroits dangereux constitue l'un des moyens de garantir la sécurité des cyclistes. De l'avis de certains experts en matière de sécurité routière, il est recommandé que les cyclistes se déplaçant en groupe roulent à deux de front, pour être plus visibles et inciter les automobilistes à la prudence. Les groupes de cyclotouristes comptant 15 personnes sont actuellement autorisés à se déplacer de cette manière.

Cette réglementation s'applique-t-elle également aux déplacements accompagnés de groupes de jeunes cyclistes, même de moins de 15 participants? Dans la négative, la ministre envisage-t-elle de modifier le code de la route en ce sens ?

13.02 Isabelle Durant , ministre: Les groupes

groep de weg van en naar school fietsen, kunnen niet als wielertoerist worden beschouwd. Ook wordt niet aan alle voorwaarden van artikel 43 van het verkeersreglement voldaan, onder meer aan het aantal deelnemers dat van 15 tot 150 gaat.

Fietspoolen gebeurt bij voorkeur in kleine groepjes, waarbij de deelnemers het verkeersreglement moeten volgen en dus het fietspad gebruiken wanneer er een is.

Het is niet verboden naast elkaar te rijden op een fietspad, voor zover inhalen en desgevallend kruisen mogelijk blijft.

Op de rijbaan mogen fietsers naast elkaar rijden, tenzij kruisen dan onmogelijk wordt, en ook buiten de bebouwde kom, behalve wanneer een voertuig langs achter nadert.

De reglementering hoeft dus niet te worden gewijzigd. Wielertoerisme gaat uit van een groepsbenadering, terwijl het fietspoolen erop gericht is de jonge fietsers individueel vertrouwd te maken met de verkeersreglementering. Begeleiding en opvolging staan voor mij centraal.

13.03 Els Van Weert (VU&ID): Het klinkt logisch wat u zegt. Het is goed om de bestaande verkeersregels te leren kennen. Op het vlak van de veiligheid zou het beter zijn om naast elkaar te kunnen fietsen. Dit wordt zo ervaren door de mensen die het fietspoolen begeleiden.

13.04 Minister Isabelle Durant : Ik ben zeker geïnteresseerd in deze initiatieven. Ik vind dat groepen fietsende kinderen zeker begeleiding verdienen. Als u dus over elementen beschikt van zulke verenigingen, zie ik die graag tegemoet, zodat we eens een vergadering kunnen beleggen.

Het incident is gesloten.

14 Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dragen van de helm door motorfietsers" (nr. 2716)

14.01 André Smets (PSC): Het koninklijk besluit

d'enfants effectuant en vélo le trajet vers et au retour de l'école ne sont pas considérés comme des cyclotouristes. Ils ne satisfont pas davantage à l'ensemble des conditions fixées par l'article 43 du code de la route, notamment en ce qui concerne le nombre des participants, pouvant varier entre 15 et 150.

Les déplacements à vélo accompagnés doivent s'effectuer, de préférence, en petit groupe, les participants étant tenus de respecter le code de la route et donc d'emprunter la piste cyclable, lorsqu'il en existe une.

Il n'est pas interdit de rouler côte à côte sur une piste cyclable, pour autant que les dépassements et, le cas échéant, les croisements soient possibles.

Sur route, les cyclistes peuvent rouler de front, à moins que le croisement soit ainsi rendu impossible. Il en va de même en agglomération, sauf lorsqu'un véhicule s'approche à l'arrière.

Il n'y a donc pas lieu de modifier la réglementation. Le cyclotourisme se définit comme une activité de groupe, cependant que les déplacements à vélo accompagnés ont pour objectif de familiariser individuellement les jeunes cyclistes avec le code de la route. J'estime que la guidance et le suivi sont des éléments fondamentaux.

13.03 Els Van Weert (VU&ID): Vos déclarations sont tout empreintes de logique. Il est intéressant de connaître les règles du code de la route. Sous l'angle de la sécurité, il serait préférable de pouvoir rouler de front. C'est en tout cas l'avis des accompagnateurs qui encadrent ces déplacements à vélo.

13.04 Isabelle Durant , ministre: Ces initiatives m'intéressent au plus haut point. J'estime que les groupes cyclistes composés d'enfants méritent assurément de bénéficier d'un accompagnement. En conséquence, si vous disposez d'éléments concernant ce type d'associations, j'aimerais en disposer afin d'organiser une réunion.

L'incident est clos.

14 Question orale de M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque des conducteurs de cyclomoteurs" (n° 2716)

14.01 André Smets (PSC): L'arrêté royal du

van 1 december 1975 verplicht de bestuurders en de passagiers van gemotoriseerde drie- en vierwielers en de bestuurders van bromfietsen van klasse B zonder zijspanwagen en van motorfietsen een helm te dragen.

Wordt die verplichting uitgebreid tot de bijzonder kwetsbare bestuurders van bromfietsen van klasse A?

Dat zou de controleopdracht van de ordediensten erg vergemakkelijken.

14.02 Minister **Isabelle Durant** : Ik ben aan het nagaan of het nuttig is de helm ook voor de bestuurders van bromfietsen van klasse A verplicht te stellen en pleeg hierover overleg met de betrokken instanties.

We moeten ook aandacht hebben voor het probleem van de bromfietsen die worden opgedreven om er sneller mee te kunnen rijden dan toegestaan is. Ten slotte moet ervoor worden gezorgd dat voor de controle op de naleving van de maatregelen voldoende middelen beschikbaar zijn. Vele jongeren overtreden de nieuwe regel immers meer dan eens.

14.03 **André Smets** (PSC): Gevaar is er net omdat jongeren hun bromfiets opfokken. Een ruimere reglementering zou heel wat problemen oplossen voor de gezinnen en voor de politiediensten die hun werk goed willen doen.

Het incident is gesloten.

15 **Mondelinge vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de publiciteit aangaande de door de NMBS op het binnenlands net toegepaste tarieven" (nr. 2728)**

15.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Aangezien de NMBS haar tarieven weinig of niet bekend maakt, zijn de reizigers aangewezen op het NMBS-personeel, wat soms tot onaangename verrassingen en de betaling van supplementen leidt.

Zou het niet mogelijk zijn de door de NMBS uitgewerkte formules te vereenvoudigen?

Is het niet mogelijk in de stations affiches met de diverse producten uit te hangen met vermelding van de voorwaarden en de beperkingen die zij inhouden? Het betreft immers een nuttige manier om reclame te maken, die de NMBS momenteel over het hoofd ziet.

premier décembre 1975 rend obligatoire le port du casque pour les conducteurs et les passagers de tricycles et quadricycles à moteur, ainsi que pour les conducteurs de cyclomoteurs de classe B sans habitacle et de motocyclettes.

Cette règle sera-t-elle étendue à l'ensemble des conducteurs de cyclomoteurs, c'est-à-dire aussi pour les cyclomoteurs de classe A qui sont particulièrement exposés ?

Le contrôle des forces de l'ordre s'en trouverait grandement facilité.

14.02 **Isabelle Durant** , ministre: J'envisage actuellement l'opportunité d'étendre le port du casque aux conducteurs de cyclomoteurs de type A. J'étudie cette question avec les acteurs concernés.

Il faut également envisager le cas des cyclomoteurs trafiqués pour rouler plus vite que la vitesse autorisée. Enfin, il faut s'assurer des moyens de contrôle de l'application de cette mesure. En effet, beaucoup de jeunes enfrennent souvent la règle.

14.03 **André Smets** (PSC): C'est justement parce que les jeunes trafiquent leur vélomoteur qu'il y a danger. Elargir la réglementation réglerait bien des problèmes dans le chef des familles et pour les forces de police qui veulent faire leur travail.

L'incident est clos.

15 **Question orale de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le publicité des prix appliqués par la SNCB sur son réseau intérieur" (n° 2728)**

15.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): En raison du manque de publicité de la SNCB au sujet de ses prix, force est pour le voyageur de s'en remettre à la compétence des agents, ce qui cause parfois des surprises désagréables et occasionne le paiement de suppléments.

Ne serait-il pas possible de simplifier les formules mises en place par la SNCB ?

N'est-il pas possible d'afficher clairement dans les gares les différents produits en y intégrant les réglementations et les limites qu'ils comportent ? Ce serait un moyen important de publicité, que la SNCB néglige.

15.02 Minister **Isabelle Durant** : De regels met betrekking tot de verplichte informatie over de prijzen zijn verschillend naargelang het binnenlands dan wel het internationaal reizigersvervoer betreft.

Voor het binnenlands reizigersvervoer is de NMBS verplicht haar tarieven in het Belgisch Staatsblad te publiceren.

Voor het internationaal reizigersvervoer is de NMBS er krachtens een overeenkomst toe verplicht haar tarieven bekend te maken, met inbegrip van de bagagetaksen in elk internationaal station.

Het is juridisch een vaststaand en aanvaard feit dat een gespecialiseerde handelaar niet al zijn prijzen kan bekend maken. De NMBS komt haar verplichtingen dus wel degelijk na.

De reizigers hebben vooral belangstelling voor de binnenlandse dienst. De NMBS biedt een hele waaier van producten aan en het is dan ook moeilijk om er wegwijs in te geraken. Ik pleit derhalve voor een vereenvoudiging. Het schrappen van een aantal tariefsystemen zou een goede zaak zijn. De internetsite van de NMBS draait goed. Dat geldt ook voor de telefonische inlichtingendienst.

Men kan niet stellen dat de reiziger helemaal niet wordt geïnformeerd, maar ik geef toe dat er nog werk aan de winkel is.

Tegenwoordig is de tarifiering ingewikkeld en onduidelijk. In februari moeten de commerciële formules worden vereenvoudigd. Dit probleem evenals dat van een vereenvoudigde communicatie zullen weer aan bod komen wanneer de integratie van de tarifiering aan de orde is.

Het incident is gesloten.

15.03 **Marcel Bartholomeeussen** (SP): Tijdens deze vragenmarathon zijn zoveel leden druppelsgewijs uit onze vergadering verdwenen dat we nu zelfs het wetsontwerp niet meer kunnen behandelen. Ik wens dat ten zeerste te betreuren.

De vergadering wordt gesloten om 18.15 uur.

15.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les obligations d'information à propos des prix sont réglementées différemment selon qu'il s'agit du trafic intérieur ou du trafic international.

Pour le premier, la SNCB est tenue de faire paraître ses tarifs au *Moniteur*.

Pour le second, une convention oblige la SNCB à faire connaître ses tarifs ainsi que les taxes afférentes aux bagages dans chaque gare ouverte au trafic international.

Le fait qu'un commerçant spécialisé ne puisse afficher tous ses prix est établi et accepté juridiquement. La SNCB répond donc actuellement à ses obligations.

Le voyageur est surtout intéressé par les tarifs « intérieurs ». A ce jour, il y a beaucoup de produits et il est donc difficile de s'y retrouver. Je plaide donc pour une lecture plus simple. La suppression de certains produits tarifaires serait une bonne chose. Le site internet de la SNCB fonctionne bien. Il en va de même du service de renseignements par téléphone.

On ne peut pas dire que le voyageur n'est pas du tout informé, mais il y a encore des efforts à fournir, je vous l'accorde.

La tarification est devenue aujourd'hui complexe et nuit à la clarté. En février, il est prévu de simplifier les formules commerciales. L'intégration tarifaire sera une autre occasion de poser le problème, comme celui de la simplification de la communication.

L'incident est clos.

15.03 **Marcel Bartholomeeussen** (SP): Pendant ce marathon de questions, nous avons vu tant de membres de la commission s'éclipser un par un que nous ne pouvons même plus traiter le projet de loi. Je le déplore amèrement.

La réunion publique est levée à 18h15.