



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

dinsdag

23-10-2001

14:00 uur

mardi

23-10-2001

14:00 heures

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

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

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

INHOUD

Samengevoegde interpellaties van 1
 - de heer Geert Bourgeois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 883)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 894)
 - de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 907)

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schuld van de NMBS" (nr. 5467)

Sprekers: **Karine Lalieux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbetering van lijn 43 (Luik-Jemelle)" (nr. 5212)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inwerkingtreding van het op 14 juli 2001 gesloten samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2012" (nr. 5238)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het sluiten van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN" (nr. 5239)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellaties van 24
 - de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikendheid van het

SOMMAIRE

Interpellations jointes de 1
 - M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 883)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 894)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 907)

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

Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la dette de la SNCB" (n° 5467)

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

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'amélioration de la ligne 43 (Liège-Jemelle)" (n° 5212)

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

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'entrée en vigueur de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2012 conclu le 14 juillet 2001" (n° 5238)

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

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion de l'accord de coopération relatif au RER" (n° 5239)

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

Interpellations jointes de 24
 - M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'inadéquation du cadre légal en

wettelijk kader met betrekking tot ABX" (nr. 929)
- de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 961)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie

ce qui concerne ABX" (n° 929)

- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 961)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Yves Leterme**, président du groupe CD&V

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijke gevaren verbonden aan de miniauto's" (nr. 5245)

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

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les dangers des mini voitures" (n° 5245)

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

Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van de in het buitenland gehaalde rijbewijzen" (nr. 5281)

Sprekers: **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance des permis de conduire obtenus à l'étranger" (n° 5281)

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

Vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vliegveld van Wevelgem" (nr. 5283)

Sprekers: **Anne-Mie Descheemaeker, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aéroport de Wevelgem" (n° 5283)

Orateurs: **Anne-Mie Descheemaeker, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hulpverlening van de NMBS-personeelsleden aan rolstoelgebruikers" (nr. 5287)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aide apportée par le personnel de la SNCB aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant" (n° 5287)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorkeepsrecht van de NMBS in de Noordzeeterminal in Antwerpen" (nr. 944)

Sprekers: **Luc Sevenhans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Interpellation de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de préemption que la SNCB détient sur le terminal de la mer du Nord à Anvers" (n° 944)

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

Moties

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid op bepaalde spoorlijnen" (nr. 5492)

Sprekers: **Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Motions

Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité sur certaines lignes ferroviaires" (n° 5492)

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

Vraag van de heer Bart Somers aan de vice-

Question de M. Bart Somers à la vice-première

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente stakingen bij de NMBS" (nr. 5509)

Sprekers: **Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les grèves récentes à la SNCB" (n° 5509)

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

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

van

DINSDAG 23 OKTOBER 2001

14:00 uur

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

du

MARDI 23 OCTOBRE 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.47 uur door de heer Jacques Chabot, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.47 heures par M. Jacques Chabot, président.

01 Samengevoegde interpellaties van

- de heer Geert Bourgeois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 883)
- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 894)
- de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, tot de minister van Binnenlandse Zaken en tot de minister van Justitie over "het verkeersveiligheidsbeleid" (nr. 907)

01 Interpellations jointes de

- M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 883)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 894)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Justice sur "la politique en matière de sécurité routière" (n° 907)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.)
(La réponse sera fournie par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.)

01.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag werd ingediend op 8 augustus 2001. Ik beklemtoon dat om twee redenen. Ten eerste, werd die vraag – oorspronkelijk een interpellatie – ingediend onmiddellijk na een publieke discussie volgend op een zwaar weekend inzake verkeersongevallen. Daarbij vielen doden en barstte een debat los. Als ik mij niet vergis, was het collega Ansoms die zijn beklag deed over het geringe aantal vaststellingen inzake verkeersovertredingen. Daarover ontstond betwisting. Ik diende toen een interpellatieverzoek in, omdat een aantal ministers publieke verklaringen aflegden die toch wel vragen oproepen. Ten tweede, breng ik die datum in herinnering om erop te wijzen dat het abnormaal is dat een kamerlid nu pas een

01.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Cette question a été déposée il y a des mois déjà.

Selon des données collectées par l'ex-gendarmerie, 300.000 usagers auraient été verbalisés pour excès de vitesse. Il serait intéressant de disposer de données précises parmi lesquelles figureraient également les chiffres de la police locale qui a procédé à la majorité

vraag van 8 augustus 2001 kan stellen. Ik pleit er al een tijd voor om vroeger uit reces terug te keren en ik vind het dus abnormaal dat ministers publieke standpunten innemen, zonder dat het Parlement enig controlerecht kan uitoefenen.

De grond van de zaak dan. Er rees een discussie over het aantal verkeersovertredingen dat wordt vastgesteld in dit land. Het ging over 1999. Ondertussen kregen wij allen het verslag van het Instituut voor Verkeersveiligheid voor 2000. Blijkbaar dateren de laatste cijfers van de minister van 1999. Beweerd werd dat 300.000 hardrijders werden bekeurd. De ministers zegden toen dat dit cijfer alleen slaat op de cijfers van de toenmalige rijkswacht. Er zouden veel meer vaststellingen dan 300.000 zijn gebeurd. Met name de lokale politie zou ook een behoorlijk aantal overtredingen hebben vastgesteld. Ik zou graag weten hoeveel er precies zijn geweest. Ik ga ervan uit dat dit met de geïntegreerde politie toch mogelijk moet zijn. Ik maak ondertussen, jammer genoeg voor mezelf, al een kwart eeuw deel uit van een gemeenteraad. Ik weet dat er in onze gemeenteraad en andere elk jaar opnieuw een verslag komt van de politie, met gedetailleerde cijfers. Ik neem aan dat dit in elke gemeente zo is. Ondertussen zijn alle gemeenten geïnformatiseerd en ik stel mij voor dat het een koud kunstje moet zijn om die cijfers samen te voegen. Ik meen zelfs dat het normaal zou zijn dat wij de cijfers voor 2000 zouden bezitten.

Een tweede punt is dat de ministers hebben aangekondigd dat er veel meer verkeerscontroles zouden gebeuren op alle wegen, zowel in Vlaanderen, Wallonië als Brussel. De kabinetschef van de minister van Binnenlandse Zaken voegde daaraan toe dat er precies op het lokale vlak meer zouden gebeuren. Daar rijst dan de vraag hoe dat op korte termijn kan worden gerealiseerd. Er zijn de politiezones en de lokale veiligheidsplannen die dan wel rekening moeten houden met het nationale veiligheidsplan, maar die toch nog altijd het resultaat zijn van beslissingen op het lokale niveau, waar er een zekere lokale autonomie bestaat.

Een derde punt was de stelling van de minister van Justitie dat de administratieve afhandeling van verkeersboetes eindelijk zou worden aangepakt, vooral dan als die betrekking zouden hebben op verkeerd parkeren. Dit stond al in het regeerakkoord. Dat was een prioriteit. Ik citeer letterlijk: "Het ontlasten van de rechtbanken door meer gebruik te maken van administratieve boetes, bijvoorbeeld gewone verkeersovertredingen, van arbitrage, enzovoort". Administratieve afhandeling was toen al een aandachtspunt in het regeerakkoord, de brug naar de eenentwintigste eeuw.

Mevrouw de minister, ik heb daarbij een aantal vragen, ook omdat ik twijfels heb bij de realisatie op korte termijn.

Ten eerste, hoeveel verkeersovertredingen werden vastgesteld in het meest recente jaar voor Vlaanderen, Wallonië, Brussel en België? Hoe is de verdeling van vaststellingen door rijkswacht en lokale politie? Hoeveel overtredingen hadden betrekking op snelheidsovertredingen?

Ten tweede, welke concrete maatregelen zullen worden genomen om de verkeerscontroles op de Vlaamse, Waalse en Brusselse wegen te verhogen? Hoe zal het lokale beleid worden aangepakt? Hoeveel

des contrôles. Comment le ministre de l'Intérieur organisera-t-il localement les contrôles routiers en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles?

Le traitement administratif des amendes pour infraction au code de la route va-t-il être effectué à bref délai?

Au cours de l'année écoulée, combien d'infractions au code de la route ont-elles été recensées dans l'ensemble du Royaume, en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles? Combien d'infractions ont été constatées par la gendarmerie et combien l'ont été par la police locale ? Dans combien de cas s'agissait-il d'un excès de vitesse?

Quelles mesures seront-elles adoptées pour augmenter le nombre de contrôles routiers en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles? Quelle orientation a-t-on donné à la politique locale ? Combien de plans de sécurité locaux ont-ils déjà été adoptés ? Combien d'entre eux font-ils de la sécurité routière et des contrôles de vitesse une priorité ? Les zones de police font-elles en sorte de disposer d'effectifs suffisants ? Disposent-elles de suffisamment d'appareils de mesure de la vitesse ?

Où en est la préparation légale et logistique du traitement administratif des infractions au code de la route ? Pourquoi songe-t-on principalement au traitement administratif des infractions pour stationnement illicite?

J'aurais souhaité obtenir les chiffres les plus récents concernant les amendes de circulation. Pourriez-vous ventiler ces chiffres entre le Royaume, la Flandre, la Wallonie et Bruxelles ? J'aurais également souhaité obtenir les données concernant les constatations de la

lokale veiligheidsplannen werden reeds goedgekeurd? Ik maak, zoals nog een aantal mensen hier, deel uit van een politieraad. Veel meer dan de aanstelling van korpsoversten en het voorbereiden van de structuur gebeurde bij ons niet. Dat is elders ook zo omdat men nog niet aan de bespreking van de veiligheidsplannen toe is. Hoeveel veiligheidsplannen, als ze al bestaan, beschouwen verkeersveiligheid en controles op snelheid in het bijzonder als een prioriteit? Wordt daarvoor door de politiezones in voldoende capaciteit voorzien? Beschikken alle lokale zones over voldoende snelheidsmeters? Het meest cynische terzake was een titel in De Standaard van 6 februari 2001: "De politie is onderbemand voor onbemande camera's".

Ten derde, waarom werd de regeringsprioriteit om verkeersovertredingen administratief af te handelen, nog niet uitgevoerd? Hoever staat het met de wettelijke en de logistieke voorbereiding? Ik verwijs naar de ervaring met de wet op het rijbewijs met punten. De wet werd goedgekeurd, maar de implementatie bleek niet mogelijk omdat dat een enorme logistieke voorbereiding en informatisering vergde. Inzake administratieve afhandeling kennen wij in Nederland de wet-Mulder. De heer Ansoms heeft dat in een wetsvoorstel overgenomen. Waarom wordt vooral de administratieve afhandeling van parkeerovertredingen beoogd?

Ten vierde, wat zijn de meest recente cijfers over de opbrengst van de vastgestelde verkeersovertredingen in Vlaanderen, Wallonië, Brussel en België, vastgesteld door rijkswacht en lokale politie? Gaan de ministers akkoord met het voorstel om de opbrengst van de verkeersboetes toe te kennen aan het lokale niveau dat de inspanningen levert en de vaststellingen doet?

01.02 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, oorspronkelijk was mijn vraag een interpellatie die voor het parlementair werkjaar werd ingediend naar aanleiding van de opstoot van belangstelling van de ministers tijdens de grote vakantie voor de verkeersproblematiek. Intussen hebben wij de verklaring van de eerste minister gehoord. Wij zijn uiteraard blij dat de verkeersveiligheid eindelijk, na twee jaar beleid, een topprioriteit van deze regering schijnt te worden.

Ik zeg wel duidelijk "schijnt te worden", want wij willen eerst zien en dan geloven. Dit is de juiste instelling voor elk parlamentslid en zeker als het gaat over verkeersveiligheid. Dat is tenminste wat ik op tien jaar in dit Parlement heb geleerd. Er is geen enkel item waarover zoveel speeches en discours zijn gehouden zonder dat er de afgelopen jaren iets aan gebeurd is. Ik hoop dat het nu eindelijk menens is, hoewel ik betreurt dat men twee jaar verloren heeft. Al wat de eerste minister nu heeft aangekondigd stond al in het regeerakkoord, maar er is de afgelopen twee jaar totaal niets aan gedaan. Vandaag hoop ik uit de mond van de bevoegde minister iets meer duidelijkheid te krijgen over deze mooie voornemens. Vandaar mijn concrete vragen.

Ten eerste, wanneer komt de administratieve afhandeling van de processen-verbaal er? Dit is iets wat de minister van Justitie reeds twee jaar geleden had aangekondigd. Er liggen wetsvoorstellen voor van mijn hand en van collega's. Waarom die niet vlug afhandelen, zodat ze in uitvoering kunnen gaan? Er kan geen handhavingsbeleid worden gevoerd zonder de administratieve afhandeling van het grote pakket van verkeersovertredingen. Het gaat dus over een eerste

gendarmerie et de la police locale. Que pense la ministre de la proposition consistant à redistribuer les recettes au niveau local ?

01.02 Jos Ansoms (CD&V): La sécurité routière semble enfin devenir une des priorités principales de ce gouvernement. Il est regrettable qu'on ait perdu deux ans.

Le traitement administratif des infractions au code de la route est-il une priorité du gouvernement? Quand le projet de loi en la matière devrait-il être déposé?

Quelle marge le gouvernement estime-t-il pouvoir dégager en limitant le traitement administratif aux infractions en matière de stationnement? Les infractions particulièrement graves doivent être traitées par le juge de police. Pourra-t-on rapidement mettre au point un système efficace à cet égard?

La politique de surveillance policière en matière de circulation routière constitue-t-elle une priorité?

prioriteit die dringend moet worden gerealiseerd.

Mijn tweede vraag handelt over de politieopleiding. Dit is wel uw bevoegdheid niet, maar ik richt mijn vraag dan ook aan de regering. De verkeershandhaving komt niet voor in de politieopleiding. Men leert daar wel het verkeersreglement en hoe een proces-verbaal op te stellen, maar dat is nog geen verkeershandhaving. Ik stel vast dat dit onderdeel bij de politiehervorming niet wordt gerealiseerd. Graag vernam ik of de verkeershandhaving in het pakket van de politieopleiding wordt opgenomen.

In het verleden heb ik de minister van Binnenlandse Zaken reeds geïnterpelleerd over de weinig betrouwbare politiestatistieken. Niet alleen volgens mij, maar ook volgens de heer Beaucourt en universitaire onderzoekers zijn de statistieken onbetrouwbaar. Zij zijn van mening dat er veel meer ongevallen gebeuren dan er geregistreerd worden. Op mijn vraag aan de heer Duquesne wuifde hij dat probleem met de bekende glimlach weg en verweet hij mij spoken te zien. Ik zou toch wel eens willen weten of de statistieken al dan niet betrouwbaar zijn en ik denk dat u met mij zult concluderen dat dit niet het geval is. Wat gaat u daar dan aan doen?

Ik wil het ook kort over de onbemande camera's hebben. Van uw goede vriend minister Stevaert, die klaar staat met een bos rode rozen, vernam ik dat hij overal onbemande camera's gaat plaatsen. Het probleem is of men op basis van vaststellingen van onbemande camera's het rijbewijs zal kunnen intrekken? Tot op heden leek dit onmogelijk. Welke zin heeft het dan overal onbemande camera's te plaatsen zonder dat men daarmee het rijbewijs kan intrekken? Wat is uw standpunt in deze? Uzelf en de minister van Binnenlandse Zaken hebben tijdens een vorige interpellatie gezegd dat de intrekking van het rijbewijs op die basis niet kan. Als dat zo is, wat is de zin dan van dit alles?

Ten slotte wil ik het hebben over de mogelijkheid tot inspraak in het federale veiligheidsplan. Ik las dat u daarover inspraak kreeg, maar tegelijk stel ik vast dat momenteel nog zo'n duizendtal federale ex-rijkswachters in de provinciale verkeersseenheden met alles bezig zijn behalve verkeerscontrole.

Zij kunnen slechts 10% van hun tijd besteden aan datgene waarvoor zij eigenlijk zijn aangeworven. Verschillenden van hen zijn in dienst getreden wegens hun belangstelling voor het verkeer en de verkeersveiligheid. Zij moeten voor alles en nog wat opdraaien, maar kunnen niet komen tot verkeerscontrole en verkeershandhaving.

Hoe zal u uw collega, de minister van Binnenlandse Zaken, ervan overtuigen dat die provinciale eenheden terug verkeerscontroles moeten uitvoeren?

Quelles initiatives le ministre prendra-t-il pour obtenir des statistiques fiables des différents niveaux de police quant aux procès-verbaux dressés pour des infractions au code de la route? Le ministre estime-t-il que ce point est important?

La ministre se dit favorable à une intensification des retraits de permis de conduire. Actuellement, les infractions établies au moyen de radars automatiques ne peuvent donner lieu à un retrait de permis, celui-ci devant intervenir au moment de l'infraction et non du constat. Dès lors, nous demandons que le retrait puisse être effectué par référence au moment du constat. La ministre peut-elle se rallier à cette interprétation?

La ministre peut-elle accepter que la sécurité routière ressortisse à son collègue de l'Intérieur? Estime-t-elle normal de n'avoir pas voix au chapitre en ce qui concerne le plan fédéral de sécurité et que le volet des plans de sécurité zonaux relatif à la circulation routière échappe à son approbation? Confirme-t-elle que le ministre de l'Intérieur accorde trop peu d'importance à la surveillance policière en matière de sécurité routière? Les compétences de la ministre fédérale des Transports ne doivent-elles pas s'étendre à la police de la route fédérale? La législation relative à la police ne doit-elle pas être adaptée en ce sens?

La ministre souscrit-elle à l'idée du ministre Vande Lanotte de créer un fonds de sécurité routière alimenté par les recettes des amendes de circulation et destiné à financer l'intensification des contrôles routiers?

Admet-elle le principe selon lequel les recettes provenant des amendes pour infractions au code de la route infligées par la police

locale doivent revenir aux ZIP?

La ministre souhaite remplacer le permis de conduire à points par un contrat temporaire de conduite automobile. Il faudrait, dès lors, pour chacun des chauffeurs inventorier les infractions du code de la route commises en territoire belge, ce qui requiert la même informatisation qu'un permis à points. Comment la ministre compte-t-elle résoudre ces problèmes?

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil voorafgaandelijk twee bemerkingen maken.

Ten eerste, het stoort mij wat dat deze interpellatieverzoeken in mondelinge vragen werden omgezet. Dit onderwerp is volgens mij namelijk niet onbelangrijk.

Ten tweede, ik vind het merkwaardig dat deze vragen vandaag pas zijn geagendeerd. Het parlementair reces is ondertussen al drie weken achter de rug. Toch kunnen de parlementsleden vandaag pas voor de eerste keer gebruik maken van hun parlementair recht tot het stellen van vragen en interpellaties.

Het is opmerkelijk dat tijdens het voorbije reces over het verkeersveiligheidsbeleid in België veel werd gediscussieerd. Bij die discussies is vanuit verschillende hoeken aan puur opbod gedaan. U wilt bijvoorbeeld nachttreinen invoeren als remedie tegen de weekenddoden, aldus een artikel in De Morgen. In Het Laatste Nieuws las ik dat u het rijbewijs wil afschaffen en vervangen door een rijcontract. Uit Het Belang van Limburg verneem ik dat u binnenkort – wanneer dat ook mag zijn – samen met uw collega de minister van Justitie de snelheidscontroles zal opvoeren. Voor minister Stevaert zijn de onbemande camera's een crisis waard, waarop u boos reageert. De heer Tobback dreigt met een federalisering van de verkeersveiligheid als er niet snel een ernstig beleid komt zoals de SP.A dat vraagt. Die uitspraak komt bovendien vlak na de Lambermont-akkoorden waarin met geen woord over mobiliteit, verkeer of verkeersveiligheid wordt gesproken. Ik vind dat allemaal wat hypocriet. Uit uw reactie verneem ik dat u van geen enkele vorm van regionalisering of federalisering wilt weten. Kort samengevat hebben we dat tijdens het reces mogen vernemen. Het is een politiek opbod in een komkommerperiode dat mijns inziens kan tellen. Het valt te betreuren dat het debat vooral via de media wordt gevoerd.

Op dit moment is van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid eigenlijk geen sprake. Dat bewijst alleszins de polemiek die daaromtrent is ontstaan. Met alle sympathie, maar de invoering van het gsm-verbod voor de wagen en een nieuw verkeersbord aan de schoolomgeving kan moeilijk worden beschouwd als het voeren van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid.

Hoe staat het met dat geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid? Het is een plan dat wellicht wel op papier bestaat. Het is echter niet tot in het

01.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Pourquoi nos interpellations ont-elles été transformées en questions? Il est également étrange que celles-ci soient seulement inscrites à l'ordre du jour maintenant, trois semaines après les vacances parlementaires.

Durant ces vacances, il était souvent question de politique de sécurité routière et les médias nous informaient de toutes sortes de projets: des limitations de vitesse, des amendes de circulation, le permis de conduire à points et les contrats temporaires de conduite automobile.

Lors de la discussion des accords du Lambermont, la sécurité routière n'a jamais été abordée. En outre, vous vous opposez fermement à la régionalisation de la sécurité routière. Pire encore est l'absence d'un plan de sécurité intégré: les différents départements compétents ne collaborent pas.

Où en est le plan de sécurité routière intégrée? Qu'en est-il des rétroviseurs anti-angle mort, des caméras automatiques et du contrat de conduite temporaire? Pendant combien de temps encore le niveau fédéral paralysera-t-il les initiatives flamandes? Combien de temps encore serons-nous confrontés à ce morcellement des compétences? Le citoyen n'a que faire de toutes ces discussions, ni

Parlement geraakt. Ik merk er in de praktijk niet veel meer van dan uw verbale geweld tijdens het reces. Hoe staat het met het rijbewijs met punten of het rijcontract? Hoe staat het met de controles? Hoe staat het met een eventuele federalisering van het verkeersveiligheidsbeleid? Hoe staat het met een centrale gegevensbank over ongevallen? Hoe staat het met de dodehoekspiegel? Elke week worden wij met de neus op de feiten geduwd als er weer iemand onder de wielen van een vrachtwagen wordt gedood. Hoe staat het met de problematiek van de onbemande camera's? Vlaanderen kan wel camera's plaatsen, maar u moet voor de filmrolletjes zorgen.

Zouden we, zoals in de Gazet van Antwerpen stond, ons niet beter daarmee bezighouden in plaats van urenlang te palaveren zoals bij de Lambermont-besprekingen over de Plantentuin van Meise, waarvan absoluut geen mens wakker ligt?

Ik hoop dat u kan verduidelijken welk beleid u momenteel voert en in de toekomst wilt voeren. Ik aanvaard niet dat paraplu's worden opengetrokken. Ik aanvaard niet dat u voor een of ander probleem naar een of andere minister verwijst. U spreekt over een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid. Dat beleid moet dan ook werkelijk geïntegreerd zijn in de hele regering.

De bevolking, de burger, de automobilist of de zwakke weggebruiker is absoluut niet geïnteresseerd in wie voor wat bevoegd is. Hij of zij wil zich op een comfortabele en vooral veilige wijze kunnen verplaatsen in het verkeer zonder te moeten vrezen voor het eigen leven of bang te moeten zijn dat zoon of dochter 's avonds niet meer naar huis komt. Daar is het volgens mij om te doen. Ik wacht dan ook in grote spanning uw antwoord af.

01.04 Le président: Avant de passer la parole à Mme la ministre, je tiens à signaler que ce n'est ni le fait de Mme la ministre ni le nôtre si des interpellations sont transformées en questions et si des questions arrivent seulement aujourd'hui à l'ordre du jour. Il s'agit de prérogatives relevant de la conférence des présidents.

01.05 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik zal trachten zo volledig mogelijk te antwoorden over een materie waarover hoge verwachtingen bestonden, niet alleen bij de interpellanten maar ook bij alle collega's. Ik zal dan ook op de verschillende elementen antwoorden.

Ten eerste, ga ik in op de administratieve afhandeling van verkeersovertredingen. Als we spreken over een dergelijk thema, moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de decriminalisering en de echte administratieve behandeling van wat een verkeersovertreding blijft. In het eerste geval gaat het louter om het uit het strafrechtelijk veld verwijderen van gedrag waarvan men vindt dat het weinig zin heeft dat het strafrechtelijk wordt vervolgd. Dat is bijvoorbeeld het geval voor een inbreuk op het betalend parkeren voor zover het feit dat men niet betaalt geen risico's meebrengt voor de veiligheid van weggebruikers of voetgangers. In plaats van een beroep te doen op het strafrechtelijk apparaat, heeft het meer zin om inzake deze materie te werken met burgerlijke of fiscale inning door de gemeenten. Er worden in deze zin teksten voorbereid die het voorwerp uitmaken van onderhandelingen tussen de verschillende

de la violence verbale de la ministre. Le citoyen veut des routes plus sûres.

01.05 Isabelle Durant , ministre: Nous devons faire une distinction entre la dépenalisation et le traitement administratif. Dans le premier cas, certaines infractions sont retirées de la loi pénale, comme par exemple le non-paiement du prix du stationnement. Dans de tels cas, une perception civile ou fiscale par les communes est plus indiquée. Dans le deuxième cas, il s'agit du traitement administratif d'infractions comme la perception immédiate. On songe à une utilisation systématique et à d'autres modalités de perception. A la lumière de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme concernant le droit à un

partners van de meerderheid.

Een tweede aspect heeft betrekking op de administratieve afhandeling van gedrag dat in het strafrecht blijft omwille van het feit dat het andere weggebruikers risico doet lopen bij het normale verloop van het verkeer. Men moet weten dat België reeds gedeeltelijk beschikt over een vorm van administratieve afhandeling via het systeem van onmiddellijk inning. Momenteel wordt de onmiddellijke inning overgelaten aan de beoordeling van de beambten en agenten die gemachtigd zijn om er gebruik van te maken. Er wordt gepland te werken aan een stelselmatiger gebruik van dit systeem voor kleinere overtredingen. Men denk zelfs aan het ontwikkelen van andere inningmodaliteiten.

Men vroeg ook waarom dit niet voor alle overtredingen kan worden toegepast. In antwoord op deze vraag is het belangrijk u te herinneren aan de jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens. Ze preciseert dat artikel 6, §3 van het verdrag niet van toepassing is op de administratieve sancties en de sancties die gedecriminaliseerd zijn indien de sanctie in het algemeen niet als deel van het strafrecht wordt beschouwd en indien de sanctie niet te hoog is. Deze criteria zijn afwisselend en niet cumulatief. Hieruit vloeit voort dat, welke procedure er ook wordt ingesteld, zij slechts kleinere overtredingen mag betreffen. Hiermee moet rekening worden gehouden als men spreekt over een administratieve behandeling van de inbreuken. In feite moeten de teksten over de decriminalisering van het betaald parkeren nog het voorwerp uitmaken van een discussie binnen de regering. Ook voor mijn partners gaat het om een prioriteit. Ik wil tegen het einde van het jaar de teksten kunnen voorleggen. De depenalisering van andere overtredingen zal later worden besproken.

Ik kom dan bij de rol van de gemeenten in een dergelijk systeem van administratieve afhandeling. Het is een feit dat het decriminaliseren van het betaald parkeren alleen niet zal volstaan om de overbelasting van de parketten te verhelpen.

Het gaat slechts om een eerste stap, die echter niet mag worden verwaarloosd. Gepaard aan andere maatregelen – zoals de herziening van het systeem van onmiddellijke inning – kan men hopen dat de werklust van het gerechtelijk apparaat inzake verkeersovertredingen aanzienlijk teruggedrongen wordt, althans wat de kleinere overtredingen betreft. Op langere termijn is het de bedoeling zowel kwalitatief als kwantitatief hoogstaande werkzaamheden te waarborgen inzake de zwaarste overtredingen.

Het effect van deze maatregelen berekenen is niet gemakkelijk. Het coderen van onmiddellijke inningen in het informaticasysteem van de parketten gebeurt bijvoorbeeld niet systematisch. Het zou dus verkeerd zijn een ongefundeerde voorspelling te maken zonder dat er diepgaande werkzaamheden met de bevoegde instanties aan voorafgaan. Het schijnt me toe dat deze werkzaamheden beter in een schriftelijke vraag tot hun recht komen dan in een mondelinge interpellatie.

De vraag naar de doorverwijzing naar de rechtbanken betreft een aspect van de uitvoering van de strafvordering door het parket. Ik kan begrijpen dat de wens bestaat om in het geval van zware

procès équitable, une généralisation est impossible. Le traitement administratif ne peut être envisagé que pour les infractions mineures. Après discussion au sein du gouvernement, je présenterai pour la fin de l'année, des textes à propos de la dépenalisation du non-paiement du prix du stationnement. La dépenalisation d'autres infractions sera abordée ultérieurement.

La décriminalisation des infractions à la réglementation relative aux parkings payants ne suffira pas à décharger les parquets, mais c'est une première étape importante. Le but visé est de faire en sorte que les parquets puissent se concentrer sur les infractions les plus graves. Il est difficile de chiffrer l'effet de ces mesures. L'inconvénient du traitement civil de ces infractions, c'est que le volume de travail se déplacera vers les justices de paix déjà surchargées.

Je comprends ceux qui demandent le renvoi systématique aux tribunaux des infractions les plus graves, mais je tiens à souligner que des mesures de substitution ont souvent plus d'effet qu'une transaction ou une amende. Il faudrait définir des critères précis auxquels devraient répondre ces renvois, et cela en concertation avec le ministre de la Justice et le collège des procureurs généraux.

La sécurité routière fait évidemment partie de la formation dans les écoles de police et y occupe une place aussi importante que les autres compétences policières.

Sur le plan fédéral, différentes initiatives seront prises pour améliorer la collecte des données en matière de circulation routière: la création d'un groupe de travail interministériel dans le cadre de la gestion des informations et la mise

overtredingen stelselmatig door te verwijzen naar de rechtbanken. De situatie is echter complex. Men weet bijvoorbeeld dat alternatieve maatregelen vaak een belangrijker effect hebben dan een transactie of een boete. Vooral voor jongere chauffeurs geldt dit. Het is dus belangrijk te herinneren aan het mogelijke gebruik door het parket van artikel 216ter van het wetboek van strafvordering. Ook al sta ik gunstig tegenover een stelselmatige verwijzing van de zwaarste overtredingen naar de rechtbanken, toch lijkt het me nuttig dat dit aspect wordt aangesneden in het kader van het overleg met de minister van Justitie en het college van procureurs-generaal. Zo kunnen er precieze criteria bepaald worden voor de uitoefening van de strafvordering. Ik wil er trouwens aan herinneren dat op dit gebied reeds een geheel van rondzendbrieven bestaat.

Wat de politieopleiding betreft, laat de minister van Binnenlandse Zaken mij weten dat verkeersveiligheid uiteraard deel uitmaakt van de opleiding. Inzake de rechtstreekse vorming voor zowel het ondersteunend personeel als voor het lagere kader, het middenkader en de officieren, werd voorzien in een minimum aantal lesuren over onderwerpen die betrekking hebben op de verkeersveiligheid. Hier moet ik overigens bij opmerken dat deze lessen een even belangrijke plaats innemen als de andere taken die behoren tot de bevoegdheid van de politie. De modules voor het basiskader voorzien bijvoorbeeld in een opleiding voor het identificeren van overtredingen en het verbaliseren ervan. Deze opleiding duurt minstens 24 uur. Bij specifiekere opleidingen inzake rijden onder invloed van alcohol of drugs, of in staat van dronkenschap, duurt ze minstens 9 uur. Een aanzienlijk deel van de lesuren wordt eveneens voorbehouden aan vaststellingen bij ongevallen met of zonder lichamelijk letsel. Die opleiding duurt minstens 25 uur.

Het lijkt me niet noodzakelijk om hier alle opleidingsonderdelen op te sommen. De onderdelen van de volledige opleiding worden als bijlage bij mijn antwoord aangehecht.

Wat de statistieken van de politiediensten betreft, die niet helemaal betrouwbaar zouden zijn, kan ik zeggen dat op federaal vlak verschillende initiatieven genomen zijn om het verzamelen van statistische gegevens over het wegverkeer te verbeteren. Ik ben het ermee eens: dit aspect moet worden verbeterd. Een eerste initiatief hield de oprichting in van een interministeriële werkgroep in het kader van het informatiebeheer waarin wordt voorzien door artikel 44 van de wet op de politiewerking. Er wordt gewerkt aan ontwerpen van wetteksten en rondzendbrieven. Een tweede initiatief houdt de oprichting in van een staten-generaal voor de verkeersveiligheid, dit met het oog op de doelstelling voor het terugdringen van ongevallen, wat een statistische opvolging impliceert.

Zoals ik eerder reeds heb gezegd, met als directe aanleiding de verschuiving van manschappen in het kader van de politiehervorming, werd eind 2000, op mijn initiatief, binnen het BIVV een werkgroep geïnstalleerd die als eerste doelstelling had, de continuïteit te verzekeren van de registratie van de ongevalgegevens. Er werd een tweede werkgroep opgericht om te komen tot geïntegreerde activiteitsgegevens zowel op het vlak van de lokale als op het vlak van de federale politie. Wat de gevraagde cijfers betreft in verband met de overtredingen vastgesteld door de voormalige rijkswacht werden de volgende gegevens mij meegedeeld door de minister van

en place des états-généraux de la sécurité routière en vue de fixer un objectif chiffré en matière de réduction du nombre d'accidents. Après un premier groupe de travail créé au sein de l'IBSR afin d'assurer l'enregistrement continu des données relatives aux accidents de roulage, un deuxième groupe a été créé afin d'intégrer les données locales et fédérales.

En 1999, la gendarmerie a constaté 545.719 infractions au code de la route. En 2000, 608.684. En 1999, il y a eu 323.355 excès de vitesse; en 2000, 339.541. Une ventilation par région n'est pas possible pour des raisons informatiques.

La question relative au retrait de permis de conduire après constat par une caméra automatique est directement liée à la distinction entre le retrait automatique et le retrait immédiat. Dans la législation existante, il n'est que de retrait immédiat. La circulaire du collège des procureurs généraux mentionne une série de critères destinés à uniformiser la pratique, mais c'est le magistrat qui juge de l'opportunité du retrait. Le retrait immédiat est impossible au départ d'un constat par caméra automatique parce que, dans ce cas, l'identification du conducteur constitue un problème. L'extinction du droit de conduite requiert en outre un jugement qui garantisse les droits de la défense et le principe de la contradiction.

En ce qui concerne la sécurité routière, la concertation nécessaire avec mes collègues a eu lieu. La déclaration gouvernementale du premier ministre comprenait du reste un chapitre à ce sujet.

Binnenlandse Zaken. Ik ga hier niet alle cijfers overlopen. Ik zal deze tabellen verspreiden. Momenteel is het onmogelijk een overzicht te geven per regio ten gevolge van problemen met de informaticatoepassing. Ik kan dus niet antwoorden op de vraag van de heer Bourgeois wat de verdeling per regio betreft.

Vervolgens kom ik tot het intrekken van rijbewijzen op basis van vaststellingen met onbemande camera's. Het lijkt me belangrijk te herinneren aan de context van mijn uitspraak. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen automatische en onmiddellijke intrekking. In de oorspronkelijke vraag was er sprake van een richtlijn van het college van procureurs-generaal over de automatische intrekking van het rijbewijs bij zware overtredingen. Het leek mij derhalve belangrijk er aan te herinneren dat er in het kader van de huidige wetgeving geen sprake is van een automatische intrekking van het rijbewijs, maar van een onmiddellijke intrekking, wat niet hetzelfde is. Ter herinnering, het eerste lid van artikel 55 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1978 luidt: " Het rijbewijs of het als zodanig geldend bewijs kan onmiddellijk ingetrokken worden.". In het kader van de huidige wetgeving is er dus geen sprake van de automatische intrekking van het rijbewijs. Daarnaast slaan de richtlijnen van het college van procureurs-generaal op het bepalen van criteria die het beleid van de parketten structureren. Zo bepaald de rondzendbrief COL1789 betreffende de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs een geheel van criteria voor om de praktijk van de parketten op dit gebied te uniformiseren, maar dat wil niet zeggen dat de onmiddellijke intrekking systematisch is. Het is aan de magistratuur om de gegrondheid van deze intrekking te evalueren met in achtneming van de feiten en rekening houdend met de criteria waarin de rondzendbrief voorziet. Er moet echter op worden gewezen dat de onmiddellijke intrekking, omdat zij onmiddellijk is, de onderschepping van de overtreder veronderstelt, al was het maar om de werkelijke bestuurder te identificeren. De onmiddellijke intrekking ingevolge vaststellingen van overdreven snelheid door het gebruik van automatische camera's en zonder onderschepping zou betekenen dat de politieagent achteraf op grond van de nummerplaat van het geflitste voertuig de werkelijke bestuurder van de wagen identificeert wat op zich al problematisch is en vervolgens de procedure voor het contacteren van de overtreder en het parket opstart om zo nodig over te gaan tot de intrekking. Dit lijkt mij niet overeen te stemmen met de tekst van de wet, noch met de tekst van de rondzendbrief, noch met een efficiënte werking. Ook kan worden overwogen de mogelijkheden van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs uit te breiden, dan lijkt het mij toch belangrijk nader in te gaan op het verval van het recht op sturen waarvan de toepassing een vonnis veronderstelt waarbij het mogelijk is een bepaald aantal principes zoals het recht op verdediging en het principe van de tegenspraak te garanderen.

Wat de verschillende vragen van de drie interpellanten over de verkeerscontroles betreft, kan ik zeggen dat het nodige overleg is gepleegd met mijn verschillende collega's over de verkeersveiligheid. Het is geen kwestie van een minister. De regeringsverklaring van de eerste minister bevatte trouwens een onderdeel over de verkeersveiligheid waarover discussies werden gevoerd tussen de verschillende ministers en de verschillende meerderheidspartners.

La future circulaire ministérielle préparée par le ministre de l'Intérieur, concernant les normes d'organisation et de fonctionnement de la

De nog te publiceren ministeriële circulaire betreffende de

police locale et visant à assurer un service minimum équivalent à la population contient d'ailleurs, à ma demande, un ensemble de points relatifs à la sécurité routière.

organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie met het oog op het garanderen van een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking, die door de minister van Binnenlandse Zaken werd voorbereid, bevat, op mijn verzoek, een aantal punten met betrekking tot de verkeersveiligheid.

De minister van Binnenlandse Zaken deelt me mee dat er momenteel wordt gewerkt aan de invoering van de politiezones, van 2001 tot 1 januari 2002. Tot zover werd geen enkel lokaal veiligheidsplan voorgelegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en aan de minister van Justitie. Het eerste nationaal veiligheidsplan wordt als een test beschouwd. Het onderdeel verkeersveiligheid, voorziet in de mogelijkheid dat de lokale politiediensten de prioriteiten van de federale politie overnemen, bijvoorbeeld inzake snelheid, alcoholverbruik en wegtransport, in zover ze in hoge mate worden geconfronteerd met deze onveiligheidsverschijnselen. Voor andere concrete aspecten moeten de provinciale verkeersseenheden de strategie overnemen die binnen de federale politie werd uitgewerkt. Dit bevat een onderdeel in verband met de verkeersveiligheid dat voortvloeit uit het nationaal veiligheidsplan. Op lange termijn zal deze strategie leiden tot een toename van het aantal gerichte controles op het grondgebied waarover deze eenheden bevoegd zijn – het gaat hierbij om autosnelwegen en andere soortgelijke wegen – op voorwaarde dat een aantal randvoorwaarden worden vervuld.

On prépare actuellement l'instauration des zones de police mais, jusqu'à présent, aucun plan local de sécurité n'a encore été présenté aux ministres de l'Intérieur et de la Justice.

Le premier plan national de sécurité est considéré comme un test. En ce qui concerne les services de police locale, ce plan prévoit la possibilité de prendre en considération les priorités de la police fédérale en ce qui concerne les facteurs d'insécurité tels que la vitesse, l'alcool et le transport routier. Ensuite, les unités de circulation provinciale devront adopter la stratégie de la police fédérale. Cette stratégie conduira à des contrôles ciblés sur le territoire où ces unités sont compétentes, comme les autoroutes par exemple. En ce qui concerne les dispositifs de mesure de la vitesse, les services de police communaux disposent depuis le 31 décembre 2000 de 224 dispositifs avec appareil photo, de 222 sans appareil photo et de 468 curvimètres.

Wat de beschikbaarheid betreft van de apparaten om de snelheid te meten, beschikken de gemeentelijke politiediensten op 31 december 2000 over de volgende middelen: 224 apparaten om de snelheid te meten uitgerust met een fotoapparaat, 222 apparaten om de snelheid te meten zonder fotoapparaat en 468 curvimeters, namelijk apparaten om de snelheid van bromfietsen te meten. Dit komt neer op een totaal van 446 apparaten om de snelheid van voertuigen te meten en 468 apparaten om de snelheid van bromfietsen te meten.

A mon sens, la création d'une police de la circulation est malvenue au moment de la réforme des polices. Je ne m'oppose pas à un fonds des amendes dont une partie pourrait être reversée aux communes mais il faut éviter les marchandages en matière de sécurité routière. La loi dispose d'ores et déjà que l'argent des transactions et des encaissements immédiats est reversé aux services de police.

Volgens mij is het geen goed idee om nu een politiedienst voor het wegverkeer op te richten, juist op het moment dat de politiehervorming met het oog op een geïntegreerde politie wordt uitgevoerd.

U stelde ook een vraag over het verkeersveiligheidsfonds. Ik ben, enerzijds, niet gekant tegen de oprichting van een fonds waarin de boetes zouden terechtkomen en waarvan men een deel zou kunnen teruggeven aan de gemeenten. Anderzijds, mag er niet lichtzinnig worden omgesprongen met de verkeersveiligheid. Het gebruik van een fonds lijkt me een goed idee voor de gemeenten die een bijzondere inspanning leveren op het gebied van de controle en de verkeersveiligheid. Het spreekt voor zich dat er een minimum aantal controles moet worden verricht.

Mijnheer Mortelmans, een rijcontract kan nooit de plaats innemen van het rijbewijs. Dat is een algemene visie en bovendien is het rijbewijs

een Europese en internationale vereiste. De problematiek van het rijbewijs met punten is bijzonder complex. Garanties op juridisch, technisch en structureel vlak zijn noodzakelijk. Ik wil niet meer wachten op garanties op het vlak van onder andere informatica. Ik zal dus de eerste stappen ondernemen die kunnen leiden tot het rijbewijs met punten. Ik zal eerst de categorieën van inbreuken en sancties bepalen. Dat is dan de basis voor het rijbewijs met punten. Het is belangrijk dat we de kar niet voor het paard spannen. Tijdens de eerste fase moeten we werken aan een betere toepassing van het huidige systeem.

Dames en heren, de kar wordt best niet voor het paard gespannen. In een eerste fase moet dus werk worden gemaakt van een betere toepassing van het huidige systeem, wat overigens niet uitsluit dat reeds een aantal aspecten nuttig voor de verwezenlijking van het rijbewijs met punten, worden verwezenlijkt. Of het nu gaat over een classificatie van de inbreuken of over een beleid met duidelijkere wegcontroles, het lijkt mij dat een beter gebruik van de reeds beschikbare juridische middelen een belangrijke stap zou kunnen zijn in het kader van een globale aanpak van de verkeersveiligheid. Het kan daarbij zowel gaan om een systematischer intrekking van het rijbewijs als om de opleiding of om een frequentere verplichting tot een examen na een sanctie. Niets belet dat gewerkt wordt aan een betere verwijzing aan de hand van richtlijnen van bestuurders die inbreuken uit de ernstigste categorieën hebben begaan, naar de rechtbanken. Het is in die zin dat ik het had over het rijcontract. De bestuurder wordt eraan herinnerd dat hij wel het recht heeft om te rijden, maar dat het recht hem ook kan worden ontnomen voor een korte of lange periode.

Het lijkt mij ook belangrijk een geheel van maatregelen te nemen die de basisvoorwaarden vormen voor de invoering van het rijbewijs met punten. In het augustusnummer van het tijdschrift Via Secura lezen we dat het rijbewijs met punten enkel effect zal hebben, als ervoor gezorgd wordt dat de pakkans toeneemt. Dat komt neer op een adequaat en volgehouden strafrechtelijk controlebeleid. Aangezien de concrete uitvoering van het rijbewijs met punten nog tal van stappen zal vergen, lijkt het me logisch een geheel van maatregelen te nemen die de verkeersveiligheid verhogen. Na de regeringsverklaring van begin deze maand oktober van de eerste minister die een hoofdstuk over de verkeersveiligheid bevatte, zullen we overmorgen in de Ministerraad reeds een aantal punten dienaangaande goedkeuren.

Wat de statistieken betreft, kan ik de heer Bourgeois meedelen dat ik geen verdeeltabellen tussen verschillende regio's kan geven, maar ik kan hem wel de tabellen bezorgen van de minister van Justitie.

Pour instaurer le permis à points, il faudra effectuer des changements juridiques, techniques et structurels. Les études réalisées n'ont pas encore définitivement prouvé l'efficacité du système. Certains indices tendent à montrer que les chauffeurs sont plus disciplinés au volant quand les forces de l'ordre sont très présentes. Par conséquent, il me semble dans un premier temps plus utile d'améliorer l'application du système actuel. Cela n'exclut pas de procéder à des classifications d'infractions ou à des contrôles routiers plus clairs en vue de l'instauration du permis à points. Une meilleure utilisation de l'arsenal juridique existant pourrait constituer une étape importante dans le cadre d'une approche globale de la sécurité routière.

En rapport avec les mesures destinées à améliorer le renvoi aux tribunaux, j'ai également parlé du contrat de conduite prévoyant que le chauffeur peut se voir retirer son permis de conduire pour une période déterminée.

On peut lire dans Via Secura d'août que la seule façon de garantir l'effet du permis à points consiste à veiller à ce que les forces de l'ordre aient plus de chances d'appréhender les contrevenants. Cela signifie en d'autres termes qu'il faut mener une politique de poursuites pénales et de contrôles à la fois adéquate et soutenue. Il me paraît donc logique de prendre un ensemble de mesures susceptibles de permettre des progrès sur le plan de la sécurité routière.

La déclaration gouvernementale d'octobre comportait un chapitre sur la sécurité routière. Je vous renvoie par conséquent à ce chapitre. Nous élaborerons une série de points lors du conseil des ministres de cette semaine.

Je ferai parvenir à M. Bourgeois les tableaux fournis par mon collègue de la Justice. Toutefois, il est impossible de ventiler les données par Région.

01.06 Geert Bourgeois (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen kort te zijn, maar we hebben natuurlijk een uitvoerig antwoord gekregen. Mijn repliek beperk ik tot enkele punten om dan te concluderen met een eerste algemene bedenking bij het antwoord van de minister.

Mevrouw de minister, u hebt lang stil gestaan bij de administratieve afhandeling. Daarbij maakt u, terecht, een onderscheid tussen decriminalisering en de puur administratieve afhandeling. Ik heb echter de indruk dat u niet ver wil gaan met de administratieve afhandeling. Kennelijk wilt u dat in een eerste fase beperken tot de parkeerovertredingen, terwijl u een dergelijke regeling voor andere overtredingen naar later verwijst. Ik denk dat, om niet alleen het parket te ontlasten, maar ook om een effectief lik-op-stuk-beleid te kunnen voeren, die administratieve afhandeling echt een noodzaak is. Er is een wetsvoorstel van onder andere collega Ansoms, die de wet-Mulders omzet. Het probleem is dat daarvoor logistiek nodig is. Uw achillespees is dat u niet over de middelen beschikt om dat te verwezenlijken. Ik vrees dat u wat dat betreft na twee jaar nog even ver staat.

Wat de statistieken betreft, ik kijk uit naar de cijfers die ik straks zal krijgen. Ik heb genoteerd dat er nu diverse initiatieven genomen zullen worden om te komen tot statistieken.

Mevrouw de minister, u verwijst naar de staten-generaal; u roept artikel 44 van de politiewet in; u hebt het over de werkgroep van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. U beschikt bovendien, tenzij ik het verkeerd gehoord heb, alleen over de cijfers van de rijkswacht en dus nog altijd niet over die van de lokale politie. U kunt de cijfers niet uitsplitsen over de regio's, wat toch godgeklaagd is in een land waar mobiliteit en verkeer ook een regionale bevoegdheid zijn en waar u een beleid met regionale klemtonen zou moeten kunnen voeren. Ik begrijp helemaal niet waarom u de cijfers niet per regio hebt opgesplitst.

Inzake de controles zei u dat Binnenlandse Zaken niet veel kan doen aan de lokale veiligheidsplannen. Wij wisten dat allemaal en ook dat er nog geen plannen bestaan en ik stelde u deze vraag om het u nogmaals te horen bevestigen.

Betreffende het rijbewijs met punten – de wet van 1990 – stel ik vast dat ook Ecolo en Agalev zich storen aan het feit dat van deze wet geen werk wordt gemaakt. Dat werd een millenniumoverschrijdende grap. Er gebeurt echter nog altijd niets.

Mevrouw de minister, mijn conclusie is dat er meer dan twee jaar werd verloren. Momenteel moet u nog een en ander op de rails zetten en voor het einde van deze legislatuur moeten wij geen beter verkeersbeleid verwachten. Dat werd nu wel duidelijk.

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, tot mijn spijt moet

01.06 Geert Bourgeois (VU&ID): La distinction entre la décriminalisation et le règlement administratif est pertinente, mais j'ai l'impression que, dans un premier temps, la ministre refuse d'aller vraiment de l'avant. Faire accepter le règlement administratif est toutefois important si l'on veut décharger les parquets et mener une politique de répression immédiate.

Je me méfie des données statistiques, qui sont très limitées. Le ministre ne dispose que des données de la gendarmerie, et pas d'une répartition par Région.

Les autres initiatives ne sont pas applicables dans l'immédiat : aucun plan de sécurité locale n'a encore été introduit. Le permis à points et la loi de 1990 ne sont pas mis en oeuvre.

Après deux ans de cette législature, nous ne constatons que peu de changements en matière de sécurité routière, voire aucun.

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Je

ik de conclusie van de heer Bourgeois bijtreden.

Uit uw antwoord bleek jammer genoeg dat, zeker de komende twee jaar, geen fundamentele wijziging kan worden verwacht in het verkeersveiligheidsbeleid van deze regering. Sta mij toe dit aan te tonen aan de hand van de drie volgende antwoorden.

Het eerste element is de administratieve afhandeling. Het beperken tot parkeerboetes heeft uiteraard niets te maken met verkeersveiligheid. Het is niet omdat iemand dubbel parkeert dat er ongevallen gebeuren. Die maatregel komt de veiligheid dus niet ten goede. Essentieel in dat geval is dat de administratieve afhandeling in een ruimer perspectief wordt gesteld, anders zal de pakkans niet stijgen en de reële bestraffing nooit worden bereikt. Dan zal er voortdurend moeten worden afgesproken om dagelijks gedurende een paar uur onbemande camera's in te zetten of veiligheidsmarges, bijvoorbeeld van 20 kilometer per uur, in te bouwen.

Bij gebreke aan de vereiste maatregelen kan het justitieel apparaat de afwerking van de processen-verbaal immers niet volgen. Dat is van essentieel belang en dit werd in Nederland trouwens duidelijk aanvoeld in de jaren zeventig. Pas vanaf de wet-Mulders, die dateert van 1978, werd een handhavingsbeleid mogelijk. Indien u niet overgaat tot dergelijke maatregelen, mevrouw de minister, zullen tijd en energie worden verloren, zal de pakkans niet stijgen en zal de reële bestraffing uitblijven.

Het tweede element is uw conservatieve interpretatie van de woorden "onmiddellijke intrekking van het rijbewijs". Volgens u kan een overtreding, vastgesteld via een onbemande camera, niet leiden tot een intrekking van het rijbewijs onmiddellijk na de overtreding. U kan de zaken evenwel zo interpreteren dat het rijbewijs wordt ingetrokken "onmiddellijk na de vaststelling". Zodra de politieambtenaar een zware overtreding vaststelt na de ontwikkeling van de film kan het nodige worden gedaan voor de intrekking van het rijbewijs. In de wet wordt toch nergens bepaald dat het rijbewijs onmiddellijk na de overtreding moet worden ingetrokken noch dat het rijbewijs automatisch moet worden ingetrokken. Welnu, volgens mijn interpretatie moet het rijbewijs worden ingetrokken onmiddellijk na de vaststelling van de overtreding, hetgeen overigens perfect mogelijk is, althans indien de wil hiertoe bestaat. Uit uw antwoord blijkt echter dat u niet over die wil beschikt.

Het derde element dat mij pessimistisch stemt is uw uitspraak dat de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid eindelijk zal worden opgericht. Dat moest er nog aan ontbreken! Hoewel dit in oktober 2000 behoorde tot de belangrijke punten uit de regeringsverklaring van eerste minister Verhofstadt, is het tot op heden nog steeds niet gebeurd.

Het laatste element is dat u zich negatief uitlaat over het verkeersveiligheidsfonds. In dat verband moet u zich echter richten tot uw collega Vande Lanotte die nog snel moest reageren nadat u en minister Verwilghen hadden gereageerd. Iedereen wou zijn zegje doen over verkeersveiligheid. Minister Vande Lanotte pleitte evenwel voor de oprichting van een veiligheidsfonds omdat de opbrengst ervan meer controles door de federale politie zou mogelijk maken. Als het erom gaat te marchanderen met de verkeersveiligheid, dan is die

me vois contraint de me rallier à la conclusion formulée par M. Geert Bourgeois : aucune impulsion réellement nouvelle n'a été donnée à la politique en matière de sécurité routière. Le traitement administratif des amendes pour mauvais stationnement ne contribuera jamais à l'amélioration de la sécurité. Votre interprétation du retrait immédiat du permis de conduire est assurément très conservatrice et vous ne manifestez aucune volonté de faire preuve de plus de créativité.

L'installation des Etats généraux se fait toujours attendre. Nous accusons déjà une année de retard. Quant à vos commentaires peu élogieux à propos du ministre Vande Lanotte, ils n'auront pas davantage pour effet de renforcer la sécurité.

kritiek gericht tot minister Vande Lanotte aangezien hij de idee lanceerde.

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, de lengte van uw antwoord staat in schril contrast met de realisaties op het terrein.

U wil weliswaar de inzameling van een aantal gegevens verbeteren, interministeriële werkgroepen oprichten, besprekingen voeren tussen ministers en circulaire opstellen, maar dit alles bevestigt dat er twee jaar werd verloren en dat de situatie sedert 1999 ongewijzigd is gebleven.

Trouwens, dit wordt bevestigd in de jongste beleidsverklaring van de eerste minister. Thans, twee jaar na het aantreden van deze regering, moeten wij nog steeds wachten op concrete resultaten op dit vlak.

Tijdens het reces, mevrouw de minister, hoorde ik u spreken over eventuele regionalisering of federalisering, maar vandaag hoorde ik u daarover niets zeggen. U antwoordt wel op een paar technische vragen, maar u ontwijkt de essentie van de zaak, namelijk dat van een integraal of geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid geen sprake kan zijn in België en op dat vlak verschil ik wellicht van mening met zowat alle politieke partijen hier aanwezig. Immers, het is niet alleen een kwestie van praktische bezwaren, maar ook van culturele verschillen tussen het noorden en het zuiden van ons land. Wallonië houdt er een totaal andere visie op na wat verkeersveiligheid betreft. Volgens minister Stevaert heeft Wallonië ook een andere visie op de samenleving, waarbij het recht op privacy, vooral wat de onbemande camera's betreft, heilig is.

Het is ook wegens praktische bezwaren dat men in het noorden en in het zuiden van ons land van mening verschilt. De wegcode behoort tot de federale bevoegdheid, maar de infrastructuur is een gewestelijke materie. Welnu, ik vrees dat in een dergelijk kader geen geïntegreerd veiligheidsbeleid kan functioneren. Ik stel bovendien vast dat de moed ontbreekt om hieraan iets te veranderen, mevrouw de minister.

01.09 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je tiens à rassurer M. Ansoms: M. Vande Lanotte et moi ne sommes pas opposés en ce qui concerne l'intéressement des communes à la question des amendes. Nous étudions actuellement ensemble la possibilité d'impliquer davantage les communes en développant le système des amendes administratives. Par ailleurs, en ce qui concerne les amendes pénales, nous envisageons de ristourner aux communes, via une convention, les montants dépassant le montant habituel attribué à l'Etat fédéral par ce biais. Ainsi, elles pourront davantage intervenir au niveau de la sécurité routière.

Des propositions plus concrètes seront prochainement formulées. Celles-ci tiendront compte du souhait de M. Vande Lanotte – que je partage d'ailleurs – de donner un incitant, pas à dresser des procès-verbaux, mais à contrôler mieux sur tous les points noirs ou les lieux dans lesquels les autorités communales l'estiment nécessaire parce qu'il s'agit de lieux où des infractions sont régulièrement constatées.

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

01.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La longueur de la réponse de la ministre ne parvient pas à masquer l'absence d'initiative concrète sur le terrain. Certes, la sécurité routière est devenue un objet de débat mais aucun progrès réel n'a été accompli au cours des deux dernières années.

La ministre élude l'essentiel du débat relatif à la communautarisation. Dans le contexte actuel, la mise en œuvre d'une politique intégrée en matière de circulation se révèle impossible en raison des différences régionales entre la Flandre et la Wallonie. L'infrastructure ressortit aux Régions tandis que le Code de la route constitue une matière fédérale. Le courage de s'attaquer à ce problème fait aujourd'hui défaut.

01.09 Minister Isabelle Durant: Mijn collega Vande Lanotte en ikzelf spreken elkaar helemaal niet tegen wat de inning van de administratieve boeten ten voordele van de gemeenten betreft. Wij willen tevens dat er boven op de penale boeten een toeslag voor de gemeenten geheven wordt. Het is niet de bedoeling incentives te geven voor het uitschrijven van bekeuringen, maar wel om de gemeenten financiële steun te verlenen opdat zij een beter toezicht kunnen organiseren in gevaarlijke zones.

02 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la dette de la SNCB" (n° 5467)

02 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de schuld van de NMBS" (nr. 5467)

02.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, les organisations représentatives du personnel de la SNCB ont attiré votre attention, ces dernières semaines, sur le fait que le plan d'investissement risquait de précipiter la SNCB dans un gouffre financier, avec une dette de plus de 600 milliards à l'horizon 2012. Vous vous êtes exprimée publiquement en indiquant, d'une part, que cette estimation ne tenait pas compte de l'entièreté des recettes et, d'autre part, que vous aviez effectivement augmenté les moyens financiers relatifs au plan d'investissement.

La question qui se pose est la suivante: face aux 687 milliards d'investissements prévus, disposez-vous de l'ensemble des sources de financement? On sait que le plan d'investissement prévoit que la SNCB doit financer 97 milliards sur une période de douze ans.

Voici donc mes questions, madame la ministre. Contestez-vous toujours que la dette de la SNCB puisse se situer aux environs des 600 milliards à l'horizon 2012? Il me semble que la direction de la société a aussi confirmé ce chiffre. Si vous maintenez que la dette n'est pas de ce montant, quelles sont vos estimations pour 2012? Comment la SNCB va-t-elle pouvoir financer les 97 milliards prévus dans le plan?

Enfin, j'aimerais connaître votre appréciation sur l'évaluation des 3 milliards pour les missions de service public, évaluation que vous contestez.

02.01 **Karine Lalieux** (PS): De representatieve beroepsorganisaties van het NMBS-personeel hebben u verwittigd dat uw investeringsplan de spoorwegmaatschappij in een financiële put dreigt te storten: tegen 2012 zou de schuld van de NMBS oplopen tot meer dan 600 miljard. Volgens u worden niet alle inkomsten van de NMBS in die schatting ingecalculeerd. U heeft ook gezegd dat u de financiële middelen voor het voornoemde plan heeft opgetrokken.

Beschikt u over de nodige middelen voor de geplande investering van 687 miljard? In het investeringsplan voor de NMBS wordt gewag gemaakt van een nog nader te bepalen financieringsbron die goed moet zijn voor 97 miljard over een periode van twaalf jaar en die het bedrijf zelf moet zien te vinden. U heeft evenmin middelen gevraagd om het huidige exploitatietekort van 3 miljard voor de opdrachten inzake openbare dienstverlening te dekken.

Ontkent u nog dat de schuld van de NMBS zou kunnen oplopen tot 600 miljard in 2012?

Als u andere bedragen voor ogen heeft, om welke bedragen gaat het dan, en denkt u dat er bij de NMBS een sociaal plan moet worden geïmplementeerd om het financiële evenwicht te behouden?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, madame Lalieux, je ne dois pas vous apprendre qu'une estimation de la dette d'une entreprise, pour présenter un minimum de fiabilité, doit découler d'une projection de ses besoins en financement. Ces derniers sont bien entendu fonction des dépenses, mais également des recettes. Or, tant les unes que les autres ne peuvent être projetées de façon sérieuse et complète sans que la société n'ait réalisé ce fameux plan d'entreprise, dans lequel elle définit sa stratégie à long terme. Ledit plan doit évidemment prévoir les investissements à effectuer, tous

02.02 **Minister Isabelle Durant**:: Zonder strategisch plan is uw vraag moeilijk te beantwoorden. Om de nodige koerswijzigingen door te voeren zou men over een beheersinstrument moeten beschikken.

De schuldprognoses berusten op

secteurs confondus; mais également les effets attendus, tant sur le plan financier qu'en termes de possibilités de faire appel aux fonds propres autrement que par l'emprunt: des plus-values réalisées sur le patrimoine, des contrats de leasing ou toute autre possibilité permettant de générer des liquidités. Il doit aussi contenir la projection de l'évolution du chiffre d'affaires et des bénéfices.

J'attends ce plan d'entreprise depuis deux ans déjà. Lors des deux dernières assemblées générales, je me suis exprimée dans ce sens, de manière à pouvoir entreprendre un travail entre autres sur la problématique de la dette.

Selon moi, l'entreprise doit pouvoir disposer d'un outil de gestion – une sorte de tableau de bord – qui doit permettre, outre de faire l'analyse financière, de procéder, en termes économiques, aux éventuelles réorientations nécessaires. Il est évidemment élémentaire et indispensable pour une société de cette taille, qui fait l'objet de 90 milliards de dotation annuelle, de disposer d'un tel plan stratégique.

Or, le document auquel vous faites allusion – que j'ai également reçu, puisqu'il s'agit d'un document fourni par la SNCB lors de la commission paritaire nationale – avance un montant de 600 milliards de dettes en 2012. Je l'ai bien sûr analysé et, à mon sens, il repose essentiellement sur l'addition des montants que la société estime devoir emprunter. La société avance ces montants comme étant la cause d'une explosion de la dette qui résulterait par ailleurs du plan pluriannuel d'investissement. Cette démarche n'est, selon moi, pas tout à fait correcte.

Au-delà de cette estimation, la projection de la dette sur laquelle s'appuie ce texte repose sur trois sources: les 65 milliards de fonds propres, les 152 milliards relatifs à la financière TGV et à son financement - 92 milliards à la financière TGV et 60 milliards pour effectuer les travaux du TGV - et enfin les 97,5 milliards de financements alternatifs.

Or, le plan de base élaboré et revendiqué par la SNCB prévoyait bien une contribution de fonds propres de 65 milliards et cela a toujours été le cas par le passé. Ce montant a donc été établi par la SNCB elle-même. Elle l'avait prévu dans son plan à 644 milliards. Les fonds propres étaient considérés à l'époque comme finançables par la SNCB. Aujourd'hui, ils sont assimilés à de l'emprunt, ce qui augmente la dette.

Le gouvernement fédéral a pris la décision de doubler ses investissements par rapport au plan décennal précédent. Je ne reviendrai pas ici sur les chiffres car nous en avons beaucoup discuté. Dans le document de la SNCB, le calcul intègre également les montants nécessaires pour terminer la réalisation des travaux d'infrastructures TGV alors que la SNCB a déjà perçu ces fonds.

Dans le cadre de l'accord pris avec le gouvernement en 1997, à l'époque du financement du TGV et de sa financière, la SNCB a reçu ces moyens anticipativement afin d'améliorer sa position de trésorerie de la meilleure façon en attendant la réalisation des travaux et à la condition que ces moyens restent mobilisables dès qu'ils seraient nécessaires pour entamer la poursuite des travaux. La SNCB a géré cet argent dans le cadre de son autonomie. Non seulement aucun

drie bronnen : 65 miljard voor het eigen vermogen, 152 miljard voor de HST Fin en 97,5 miljard voor de alternatieve financiering.

De NMBS zelf heeft het bedrag van het eigen vermogen vastgesteld. De federale regering heeft beslist haar investering te verdubbelen en in die berekening werd ook de financiering van de voltooiing van de infrastructuurwerken voor de HST ingecalculéerd.

Het akkoord van 1997 met betrekking tot de HST bepaalt dat de NMBS die bedragen bij wijze van voorschot heeft ontvangen. De NMBS heeft dat geld autonoom beheerd. Als zij vandaag moet lenen om dat geld in de HST te investeren, kan de NMBS de overheid daar niet verantwoordelijk voor stellen. De dividenden op dat bedrag zouden uit de winst die de HST boekt moeten worden betaald. Het gaat om een bedrag van 48 miljard frank niet geleend geld. De alternatieve financiering voor een bedrag van 97,5 miljard moest er komen via leasing en niet via een lening. In het document waarnaar u verwijst spreekt men nog van een lening. Dat doet problemen rijzen. Ik begrijp de ongerustheid van de vakbonden, maar dat document werd nooit aan de raad van bestuur voorgelegd. Hoe zit het met de ontvangsten en investeringen van ABX? De analyse is onvolledig.

Met de winst van de HST zouden de toekomstige HST-investeringen worden gefinancierd. De NMBS heeft daarvoor nu echter geld moeten lenen. De alternatieve financiering noopte de NMBS tot het overwegen van leasingformules. Ook hiervoor heeft de maatschappij evenwel moeten lenen. In verband met wat er in het verleden gebeurd is in het kader van het beheerscontract, inzonderheid op het stuk van de financiering van de HST, is de overheid haar verbintenissen wel

retour financier n'en est prévu dans la projection de la dette mais si la SNCB se trouve dans l'obligation d'emprunter pour remettre cet argent à la disposition du projet TGV, elle ne peut ni en imputer la faute à l'Etat ni lui en présenter une seconde fois la facture.

Par ailleurs, en plus du capital nécessaire pour le financement des infrastructures TGV, la SNCB incorpore dans ce document de calcul de la dette la somme des dividendes à payer en rétribution du capital souscrit par la financière TGV auprès de la SNCB. Or, dans les conventions de 1997, il était prévu que ces dividendes seraient payés par la SNCB grâce aux bénéfices que le TGV allait générer. Il ressort de cette présentation de la dette qu'aucune recette ni aucun bénéfice n'est prévu puisque ces dividendes sont incorporés dans les montants à emprunter d'ici 2012. Qui dit emprunt dit également charge d'intérêts! Ces dividendes représentent à eux seuls 88 milliards d'ici 2012 en dehors du capital à financer.

La solution des 97,5 milliards de financements alternatifs, prise en accord avec l'administrateur délégué de l'entreprise consulté au cours des négociations et qui en a validé la possibilité, a été confirmée par écrit. Il était très clairement question d'opérations de leasing telles que la SNCB les pratiques depuis plusieurs années et pas d'emprunt au sens stricte. Certaines formes de leasing libèrent du cash et c'est de celles-là qu'il s'agit.

Dans le document actuellement présenté, ces 97,5 milliards devraient être fournis par emprunt. S'il y a emprunt, il y a augmentation de la dette et charges d'intérêts. C'est tout à fait contraire aux déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB et à ce à quoi il s'est engagé. Cela pose problème.

La dette, telle qu'elle est présentée dans le document sur lequel les syndicats - dont je peux comprendre la crainte - s'appuient n'a plus été présentée au conseil d'administration ni portée officiellement. Ce n'est pas important car ce n'est qu'une base de travail. Selon moi, cette analyse est incomplète et est à relier à l'absence de plan stratégique. Qu'en est-il du volet recettes tant en provenance de l'Etat que de l'exploitation des activités elles-mêmes? Quid des investissements encore à consentir dans ABX avec tout ce qu'on sait aujourd'hui et qui doit être validé sur la situation particulière de certaines filiales?

Voilà une analyse, pour moi, incomplète. Des décisions et des actes déjà posés par le conseil d'administration lui-même, puisque la SNCB assimile déjà les 65 milliards de fonds propres à de l'emprunt alors qu'au fond, elle a validé le fait qu'elle avait la possibilité de dégager en cash ces 65 milliards de fonds propres.

D'autre part, près de 150 milliards pour le financement du TGV, alors qu'elle avait signé ce fameux protocole de gestion en 1997 qui ne reposait pas sur un tel schéma. Il ne reposait pas sur un emprunt mais sur le fait que les bénéfices du TGV devaient pouvoir contribuer à compenser ces 150 milliards.

Enfin, à propos des financements alternatifs de 97,5 milliards, il y a eu un engagement de l'administrateur délégué sur le fait de travailler par formes particulières de leasing. Or, dans cette projection de la dette, on le présente uniquement sous forme d'emprunt.

nagekomen, maar de NBMS niet helemaal.

Die prognose zal dus moeten worden herzien als men de NMBS een gezonde toekomst wil geven in het kader van een globale analyse. De historische schuld van 150 miljard werd niet ingecalculeerd, en dat is betreurenswaardig voor de toekomst.

Enfin, l'en-cours de la dette actuelle, qui découle aussi, au moins pour partie, d'actes posés par le passé dans le cadre de contrats de gestion, et donc dans le cadre budgétaire accepté d'un commun accord, puisque le contrat de gestion fait toujours l'objet d'une négociation et d'un accord. En effet, ce contrat de gestion qui fixe les droits et obligations des parties a été approuvé par chacune des parties qui s'engage à le respecter comme toute partie prenante qui serait tenue au terme de n'importe quel contrat en droit commun.

C'est ainsi que le financement du TGV a fait l'objet d'un accord entre le gouvernement et la SNCB. Or, il apparaît que l'Etat, jusqu'ici, a respecté ses engagements mais que la SNCB n'a, jusqu'ici, pas complètement respecté les siens.

Voilà mon analyse sur ce document de travail. Il doit nous permettre d'engager une discussion sur cette question de la dette – que je trouve particulièrement préoccupante – avec les acteurs de la SNCB, le conseil d'administration, les organisations syndicales que cela inquiète, et aussi sur la base d'une analyse plus fouillée de l'apport de la problématique des recettes et pas du recours systématique à l'emprunt, et de ce fameux plan stratégique qui valide les possibilités d'entrées et de financement alternatif comme convenu.

Cette projection-ci n'est pas une analyse complète qui nous permette d'engager cette discussion. Elle devra être retravaillée tant du point de vue de l'entreprise elle-même que du point de vue du gouvernement, si on veut, à terme, assainir ou à tout le moins garantir un avenir et pas une épée de Damoclès permanente au-dessus de la tête de la SNCB.

Je rappelle enfin qu'il y a, au départ, une dette d'à peu près 150 milliards, c'est la dette historique, qui, par le passé, n'a pas été reprise. Je pense que ce n'était pas un bon choix. On aurait dû, à l'époque, la reprendre, comme d'autres pays européens l'ont fait. Dès lors, elle a grandi et la projection tracée sur 2012 me pose vraiment question et je souhaite avoir réponse à toutes les questions que je mets en avant ici.

02.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, j'entends bien que, dans cette projection, il y a beaucoup d'emprunts, sauf que, si la SNCB ne peut pas faire autrement, l'Etat a un problème à moyen terme. J'en suis plus ou moins convaincue et vous percevez aussi ce danger.

J'entends bien qu'on puisse faire du leasing, ce qui permet d'avoir du cash à un moment donné, sauf qu'on sait qu'il y aura des conséquences très lourdes sur la dette par la suite puisqu'il faudra racheter ce qui sera une nouvelle dette, tant les loyers que la valeur résiduelle. A un moment donné, le leasing n'est pas la solution pour pouvoir trouver 97 milliards.

A propos de la valorisation des actifs, on peut s'interroger sur le fait de savoir si la SNCB a encore beaucoup d'actifs. Je l'ignore, mais je ne le pense pas. C'est la question de vendre ou non certaines filiales de la SNCB. Cette question sera posée par la suite. Cette situation est très préoccupante même si on peut contester la projection des syndicats et de la SNCB elle-même. J'espère que vous viendrez très vite avec un état des lieux clair de cette dette car je crois que les

02.03 Karine Lalieux (PS): Ik begrijp best dat de NMBS geld wil lenen om een groot aantal van haar taken uit te voeren, maar de staat mag de handen er niet van aftrekken en zal zich het lot van de NMBS op middellange termijn toch moeten aantrekken. Zelfs een leasingformule lijkt geen goede oplossing, want zij dreigt op termijn de schuld te doen toenemen. Wat de verkoop van activa betreft, rijst de vraag of de NMBS nog wel activa heeft. Wij hopen over een duidelijke schuldprognose te beschikken, die verschilt van wat er in dit document staat.

In het eerste aanhangsel is er

parlementaires ont aussi à regarder tout cela. Car, en plus, il ne faudrait pas d'un scénario "à la Sabena". Dans cinq ans, on pourrait avoir un tel scénario à la SNCB.

Il y a une question que je vous avais posée à propos des trois milliards pour les missions de service public, que vous contestez. Or, si j'ai bien compris, dans le premier avenant vous avez mis les critères objectifs avalisés par la Cour des comptes qui, aujourd'hui font environ une dette de 2,8 milliards pour les missions de service public. Je pense qu'il y a là un trou de 2,5 milliards et qu'il n'y a rien au budget 2002 pour payer le dû à la SNCB par rapport à ses missions de service public. Mais cela fera peut-être l'objet d'une autre question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'amélioration de la ligne 43 (Liège-Jemelle)" (n° 5212)

03 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbetering van lijn 43 (Luik-Jemelle)" (nr. 5212)

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, je poserai une question ponctuelle et deux questions d'ordre général en ce qui concerne la ligne 43 Liège-Jemelle.

Le deuxième avenant au contrat de gestion 1997-2001 conclu entre l'Etat et la SNCB désigne notamment la relation Liège-Jemelle comme liaison à "qualité totale", laquelle prévoit que l'offre doit répondre à la demande des usagers. Le plan de transport ferroviaire voyageurs prévoit, entre 2001 et 2006, pas moins de 1,5 milliard pour l'ouverture et la réouverture d'arrêts sur cette ligne.

Dans le cadre de ces dispositions bien connues de vous, madame la ministre, pouvez-vous m'apporter les précisions suivantes?

1. A quelle date précise les usagers peuvent-ils attendre la mise en circulation d'un train supplémentaire entre les trains 557 et 558 afin d'offrir aux usagers et plus particulièrement aux étudiants des établissements scolaires de la région liégeoise une meilleure adéquation entre les horaires de train et les horaires scolaires?

2. Quand peut-on espérer obtenir la réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont? Rappelez-vous que cet arrêt a été réouvert les 1^{er} et 29 juillet dernier, dans le cadre d'une "B-excursion" qui a eu énormément de succès. Cet arrêt est demandé depuis le mois d'août 2000 par plus d'un millier de pétitionnaires. Vous avez reçu cette pétition, ainsi que M. l'administrateur délégué de la SNCB. Cet arrêt rencontre le vœu et les desiderata des navetteurs, non seulement de la commune de Comblain-au-Pont, où il y a 5.000 habitants, mais également des usagers qui fréquentent l'hôpital CHU-Ourthe-Amblève d'Esneux. Or, aucune liaison autre que la ligne 43 n'existe vers les communes situées en amont.

3. Comment pouvez-vous justifier que les arrêts de Méry et de Hony soient maintenus alors que l'on refuse la réouverture de l'arrêt de Comblain-au-Pont?

En conclusion, depuis plus d'un an, un comité d'usagers essaie, sans

sprake van een schuld voor openbare dienstverlening van 28 miljard. Er blijft nog een tekort van 2,5 miljard voor de financiering waarvan de overheid geen geld op haar begroting heeft uitgetrokken.

03.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Volgens het tweede aanhangsel bij het beheerscontract 1997/2001 dat gesloten werd tussen de Staat en de NMBS, is Luik-Jemelle een zeer kwaliteitsvolle verbinding, waarmee wordt bedoeld dat het aanbod aan de vraag van de treinreizigers moet beantwoorden. Anderzijds voorziet het "vervoerplan reizigersverkeer" van 2001 tot 2006 in niet minder dan 1,5 miljard voor de opening en heropening van stopplaatsen. Wanneer zal een bijkomende trein worden ingelegd tussen de treinen 557 en 5578, om het treinaanbod voor de studenten beter op de schooluren af te stellen?

Wanneer kan men de heropening verwachten van de stopplaats Comblain-au-Pont? Deze stopplaats is onmisbaar voor de pendelaars en zou beantwoorden aan de vooruitzichten inzake toeristische ontwikkeling van deze gemeente, om nog te zwijgen van de reizigers die de CHU Ourthe-Amblève d'Esneux gebruiken. Naar de verder gelegen gemeenten bestaat er geen enkele andere verbinding dan de lijn 43. Hoe kan men rechtvaardigen dat de stopplaatsen van Méry en Hony behouden blijven, terwijl de

succès, de se faire entendre, tant par vous que par l'administrateur délégué. Comment estimez-vous pouvoir répondre ou sommer la SNCB de répondre au contrat de gestion que vous avez conclu entre l'Etat et la SNCB, relatif à cette ligne 43?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Grafé, votre question me permet de vous annoncer une très bonne nouvelle. Une solution a été trouvée et, depuis le 1^{er} octobre 2001, un nouveau train a été mis en service en semaine, arrivant à Liège-Guillemins à 7.50 heures. Cela implique de légères adaptations d'horaire pour certains trains de la ligne 43. Je vous ai apporté les nouveaux horaires si vous souhaitez emprunter cette ligne. Ce nouveau train P circulera par ailleurs avec une double automotrice offrant 180 places disponibles. C'est un élément de réponse concret.

Quant à la question concernant Comblain-au-Pont et son point d'arrêt, il est vrai qu'il a été abandonné en 1993, voici donc huit ans, à la suite de diverses études à l'intérieur de la SNCB. Ces études tenaient compte, entre autres, de la fréquentation journalière et de la proximité d'autres installations SNCB. Dans le cas de Comblain, la fermeture a été motivée par une diminution constante du nombre de voyageurs journaliers et par la proximité de la gare de Rivage, laquelle tire parti de sa situation géographique pour être également desservie par les trains IR de la relation Liège-Luxembourg. A l'époque, les dessertes de Méry et Hony ont été maintenues car leur fréquentation s'est avérée légèrement plus élevée et plus stable.

J'ai bien reçu la pétition dont vous parliez et j'ai déjà entendu le comité des usagers de Comblain-au-Pont à propos de cette demande. La réouverture des points d'arrêt est en ce moment à l'étude au sein de la SNCB, dans le cadre du prochain contrat de gestion. Un groupe de travail mixte SNCB-Comité des usagers et Etat s'est formé, relatif au futur plan de transport qui est la déclinaison pratique du contrat de gestion. L'arrêt de Comblain-au-Pont figure dans la discussion sur les éventuels arrêts à rouvrir ou non. Je soutiendrai cette demande car je suis sensible à son aspect social, que ce soit pour les étudiants, pour ceux qui fréquentent le CHU ou toutes sortes de voyageurs qui pourraient n'avoir que ce moyen de transport à leur disposition.

heropening van Comblain-au-Pont wordt geweigerd?

Hoe kan de NMBS ervan worden overtuigd dat ze de inhoud van de beheerscontracten die gesloten werden tussen de Staat en de NMBS moet naleven?

03.02 Minister Isabelle Durant: De NMBS gaf zich wel degelijk rekenschap van het probleem en ik heb goed nieuws voor u: er is een oplossing in de maak. Vanaf 1 oktober 2001 wordt tijdens de week een nieuwe trein ingelast die in Luik-Guillemins aankomt om 7.50 uur. Deze oplossing impliceert lichte wijzigingen voor sommige treinen van de lijn 43.

Deze nieuwe P-trein zal met een dubbele diesellocomotief (180 beschikbare plaatsen) rijden.

In september 1993 werd de stopplaats van Comblain-au-Pont geschrapt naar aanleiding van de resultaten van een studie die onder meer rekening hield met het dagelijks aantal reizigers op de stopplaatsen van het net, alsook met de nabijheid van andere NMBS-installaties.

De sluiting van Comblain-au-Pont werd gerechtvaardigd door een constante daling van het aantal reizigers die elke dag opstappen, alsook door de nabijheid van het station van Rivage dat voordeel haalt uit zijn geografische ligging vermits de IR Luik-Luxemburg er eveneens stopt. Destijds werden ook Méry en Hony behouden; het aantal reizigers dat er opstapt ligt ietwat hoger en is ook stabiel dan in Comblain-au-Pont.

Sindsdien is de situatie uiteraard geëvolueerd. De NMBS kreeg van de regering opdracht toegewezen om binnen 10 jaar 50% meer reizigers aan te trekken. De middelen die door de Staat ter beschikking worden gesteld voor investeringen, werden inmiddels fors verhoogd om die doelstelling te bereiken.

Als gevolg van de toenemende

opstoppen op de weg, bestaat er ongetwijfeld een nieuwe potentiële cliëntèle. In die context moet de NMBS haar aanbod dan weer verruimen om die potentiële vraag te beantwoorden. Wat dat betreft ligt de heropening van stopplaatsen ter studie, zowel bij de NMBS als in het kader van een gemengde werkgroep NMBS/Reizigerscomité/Staat met betrekking tot het toekomstige vervoerplan. De stopplaats van Comblain-au-Pont maakt deel uit van de projecten die ter studie liggen.

03.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Madame la ministre, je prendrai connaissance du tableau avec intérêt et je suivrai le problème car on nous annonce que nous recevrons rapidement un plan complet.

03.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Ik zal kennis nemen van de dienstregeling en wacht met ongeduld op het aanvullend plan.

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

04 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'entrée en vigueur de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement 2001-2012 conclu le 14 juillet 2001" (n° 5238)

04 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inwerkingtreding van het op 14 juli 2001 gesloten samenwerkingsakkoord betreffende het investeringsplan 2001-2012" (nr. 5238)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, cette question a trait à un problème qui a évolué depuis le jour où j'ai déposé ma question. Toutefois, elle reste malheureusement d'actualité.

L'accord de coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB, conclu en date du 14 juillet dernier, stipule en son article 19 que le présent accord lie les parties le jour suivant l'assentiment des chambres fédérales, du conseil de la Région flamande, du conseil de la Région wallonne et du conseil de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ce texte ne prévoit donc pas l'accord des gouvernements, mais bien des parlements.

Jusqu'à présent, la presse a toujours fait mention d'une ratification par les gouvernements. Mais vous vous rendez compte que nous ne pouvons pas nous satisfaire d'un simple accord de ratification des gouvernements puisque, comme je l'ai dit, l'accord de coopération prévoit bien que "l'accord ne liera les parties qu'après assentiment par les parlements".

Mme la ministre, pourrait-elle nous dire quel est le calendrier prévu pour l'entrée en vigueur de l'accord de coopération précité, et ce conformément à l'article 19 de cet accord?

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Het samenwerkingsakkoord dat de overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest op 14 juli sloten met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 voor de NMBS, bepaalt dat de partijen door dat akkoord gebonden zijn met ingang van de dag na de goedkeuring ervan door de federale Kamers, het Vlaams en het Waals Parlement en de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de pers is er sprake van een ratificatie door de executieven. Welke kalender wordt er vooropgesteld voor de inwerkingtreding van dat samenwerkingsakkoord?

04.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne le calendrier, le Conseil d'Etat doit rendre son avis aujourd'hui à propos du projet de loi d'accord de coopération en ce qui concerne le fédéral puisque nous sommes également inclus dans cet accord. Ensuite, il sera soumis à la signature du chef de l'Etat puis déposé à la Chambre en vue du débat parlementaire.

Les autres signataires, à savoir les régions, les gouvernements flamand, wallon et bruxellois, ont approuvé les textes de l'avant-projet de décret. Sur l'initiative de ces gouvernements régionaux, ils ont été transmis au Conseil d'Etat.

En ce qui concerne le délai de ratification par les parlements, je n'ai évidemment pas le pouvoir de fixer les calendriers des parlements régionaux mais, vu l'intérêt qu'ont les régions à voir ces investissements ferroviaires se réaliser très rapidement, j'espère que la procédure aboutira dès que possible. Mais ceci se fera sous la responsabilité des présidents des parlements régionaux puisque ce sont eux qui doivent fixer l'agenda de leur parlement respectif.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de sa réponse. Je comprends que nous resterons dans l'incertitude de l'application de cet accord aussi longtemps que les parlements n'auront pas ratifié l'accord. De votre côté, vous êtes dans l'incapacité de nous donner des assurances à ce sujet.

04.04 Isabelle Durant, ministre: En tant que ministre fédérale, je ne peux pas, comme n'importe quel autre ministre fédéral d'ailleurs, fixer le calendrier des parlements régionaux.

04.05 Jean-Pierre Grafé (PSC): Nous restons donc dans l'incertitude totale.

04.06 Isabelle Durant, ministre: Mais non puisque vous savez que cet accord de coopération a été approuvé par les différents gouvernements. Jusqu'à nouvel ordre, les majorités de Flandre, de Wallonie et de Bruxelles peuvent espérer être suivies par les parlementaires.

04.07 Jean-Pierre Grafé (PSC): Je prends acte de votre réponse mais je crains devoir vous interpeller à nouveau dans peu de temps au sujet de cet assentiment par certains parlements.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conclusion de l'accord de coopération relatif au RER" (n° 5239)

05 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het sluiten van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN" (nr. 5239)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la

04.02 Minister Isabelle Durant: De Raad van State zal de federale regering eerdaags een advies verstrekken over het samenwerkingsakkoord.

Onmiddellijk daarna zal de tekst de Koning ter ondertekening worden voorgelegd en voor ratificatie worden overgezonden aan de federale assemblees. Elke gewestregering heeft haar voorontwerp van decreet aan de Raad van State overgelegd, waarna de ontwerp decreten naar de respectieve assemblees zullen gaan. Ik kan uiteraard geen invloed uitoefenen op de agenda van de parlementen !

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Het is dus nog steeds niet duidelijk wanneer de parlementen dat akkoord zullen ratificeren. Ik heb zo mijn twijfels.

04.06 Minister Isabelle Durant: Aangezien de regeringen het akkoord hebben goedgekeurd, en die regeringen geschraagd worden door parlementaire meerderheden, zouden de parlementen een en ander dus wel moeten aannemen, maar ik heb op dat gebied werkelijk geen enkele macht.

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC):

ministre, chers collègues, cette question concerne également un accord de coopération entre l'Etat fédéral et les régions flamande, wallonne et bruxelloise. Cet accord a trait cette fois à l'article 16 du plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB. Il stipule que "les parties s'engagent à finaliser et à conclure le plus rapidement possible l'accord de coopération relatif au RER".

Vous n'ignorez pas que l'accord de coopération susvisé a été reporté à de nombreuses reprises depuis plus de deux ans. Pourriez-vous nous faire savoir, madame la ministre, quand cet accord de coopération relatif au RER aura-t-il des chances d'entrer en vigueur?

05.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Grafé, le dossier RER n'est pas neuf et requiert du temps. A mon arrivée au département de la Mobilité et des Transports, il était déjà sur la table depuis quelques années mais tout restait à faire, hormis l'existence d'un accord de la CICI de 1999. L'espoir de tous les acteurs concernés était d'avancer le plus rapidement possible.

Le rythme d'évolution de ce dossier se traduit par un accord global du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux sur le dossier SNCB signé le 14 juillet, le dossier RER faisant partiellement partie de cet accord.

Pour ce qui concerne précisément le dossier RER, même si l'accord obtenu au niveau fédéral n'est pas centré sur cette problématique, les contractants - qui sont les mêmes que ceux impliqués dans le dossier RER - ont pris une série d'engagements qui sont encourageants. En effet, ils s'engagent à finaliser et à conclure, le plus rapidement possible, l'accord de coopération RER. De plus, ils prévoient la mise sur pied des organes de coopération nécessaires à l'organisation du RER. Un parc de matériel roulant devra être disponible pour la mise en service des deux premières lignes du RER au plus tard le 31 décembre 2005. Enfin, des ressources à concurrence de 260 millions d'euros (10,5 milliards de francs belges) pour le financement du matériel roulant seront dégagées du plan pluriannuel d'investissement de la SNCB.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, le plan SNCB est approuvé par le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux et tous les éléments cités concernant le RER sont d'ores et déjà acquis.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): En ce qui concerne l'accord de coopération relatif au RER, quel délai prévoyez-vous pour obtenir la signature des partenaires intéressés?

05.04 Isabelle Durant, ministre: A ce propos, je vous rappelle que tant le gouvernement fédéral que les trois gouvernements régionaux

Artikel 16 van het samenwerkingsakkoord tussen de overheid, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Gewest betreffende het meerjareninvesteringsplan 2001-2012 voor de NMBS bepaalt dat de verdragsluitende partijen zich ertoe verbinden het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN zo spoedig mogelijk te voltooien en te ondertekenen.

Dat samenwerkingsakkoord schuift men al twee jaar lang voor zich uit. Wanneer zal het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN nu gesloten worden?

05.02 Minister Isabelle Durant: Dat dossier is niet nieuw, er moet de nodige tijd overheen gaan om alles rond te krijgen. Op 11 juli sloot de federale overheid een algemeen akkoord met de Gewesten. De partijen verbinden zich ertoe de laatste hand te leggen aan het samenwerkingsakkoord over het GEN en de beheersorganen in te stellen. Er moet tevens voorzien worden in het nodige rollend materieel; daartoe werd een bedrag van 10,5 miljard BEF uitgetrokken. Ten slotte komen er middelen vrij op het jaarlijkse investeringsplan.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Wanneer zal het samenwerkingsakkoord worden ondertekend?

05.04 Minister Isabelle Durant: We zitten met vier partijen om de

sont impliqués dans ce dossier, de même que la SNCB et chacune des sociétés régionales de transport. Dès lors, compte tenu du nombre des intervenants, il est difficile d'établir un calendrier précis. Dès l'approbation de la SNCB, j'ai immédiatement repris les discussions relatives à l'accord spécifique RER.

tafel, en het is niet gemakkelijk om snel tot een welomlijnd akkoord te komen, maar we doen er alles aan om alles ten spoedigste in kunnen en kruiken te hebben.

Je ne vous donnerai pas de date mais tout est mis en œuvre pour que l'on puisse rapidement aboutir à cet accord de coopération. Je ne doute pas que mes collègues régionaux sont tout aussi soucieux que moi du bon déroulement de ces opérations et de ces négociations.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Vu l'absence de son auteur, l'interpellation n° 909 de M. Olivier Chastel devient sans objet.

06 Samengevoegde interpellaties van

- de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ontoereikendheid van het wettelijk kader met betrekking tot ABX" (nr. 929)

- de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 961)

06 Interpellations jointes de

- M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'inadéquation du cadre légal en ce qui concerne ABX" (n° 929)

- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 961)

06.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, het gaat hier om het dossier ABX dat misschien in de toekomst dezelfde allure kan krijgen als dat van Sabena. Nu vrijdag zouden er belangrijke beslissingen worden genomen door de raad van bestuur van de NMBS met betrekking tot de definitieve structuur van ABX. Onze fractie vraagt zich ernstig af of het in de huidige omstandigheden nog aangewezen is dat de huidige raad van bestuur van de NMBS een beslissing met dergelijke verstrekkende gevolgen zou nemen. Daarover echter later meer.

06.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Vendredi, le conseil d'administration de la SNCB devrait décider de l'avenir d'ABX. La question est de savoir s'il est opportun que le conseil d'administration actuel prenne encore des décisions aussi lourdes de conséquences.

Mevrouw de minister, wat is uw visie met betrekking tot ABX in het duurzame mobiliteitsbeleid dat u voorstaat? Hoe denkt u over de al dan niet oneigenlijke aanwending van middelen voor het aankopen ten belope van verschillende miljarden van bedrijven in de hele wereld? Deze middelen waren eigenlijk bestemd voor de openbare dienst. Als die middelen voor de openbare dienst oneigenlijk zijn aangewend, dan gaat het ook om oneigenlijke concurrentie met de privé-sector. Ik herinner mij de opschudding in de haven van Antwerpen over de aankoop van het Duitse THL. Het gaat om dubbele oneigenlijke concurrentie met de privé-sector omdat de verschillende ABX-filialen vaak met verlies werken. Zo stelt men nu vast dat vele concurrenten van ABX verlieslatend zijn maar dat ABX zelf er nog in slaagt 10 tot 15% onder die verlieslatende prijzen te duiken.

La ministre pourrait-elle nous esquisser sa conception d'une politique durable en matière de mobilité ? Que pense-t-elle du fait que des capitaux destinés au service public ont été détournés de leur finalité première pour acquérir des sociétés, cette acquisition aboutissant à une concurrence anormale avec le secteur privé ? Les objectifs stratégiques de ces acquisitions, à savoir l'ancrage de chaînes logistiques via le rail et la promotion du transport intermodulaire, ne sont pas atteints.

De strategische doelstelling van de NMBS met betrekking tot de aankoop van de verschillende ABX-filialen is het verankeren van de logistieke keten via het spoor en het stimuleren van het intermodaal vervoer. Die doelstelling is nobel en past in uw beleid. Het is alleen jammer dat de realisatie ervan quasi onbestaande is. Als men

Les pertes enregistrées dans les filiales commencent à s'accumuler. Les capitaux destinés au service public sont là

mensen van IFB of B-Cargo vraagt hoeveel containers ze zien van ABX om per spoor vervoerd te worden, dan antwoorden ze dat ze zo nu en dan eens een container zien. Nog zorgwekkender dan het niet bereiken van de strategische doelstellingen zijn de verliezen die zich beginnen op te stapelen in de filialen. Via het al dan niet oneigenlijk aanspreken van middelen die bestemd zijn voor de openbare dienst worden er door de NMBS enorme middelen aangewend voor het aankopen van de ABX-filialen, voor het dekken van de verliezen van die filialen en voor het zich borg stellen voor de filialen die vaak een – ik druk mij voorzichtig uit – niet altijd sluitend boekhoudkundig systeem hebben.

De ratio voor het ontwikkelen van het ABX-conglomeraat over de hele wereld zou zijn dat de NMBS te klein is om te overleven in een Europese context. Ze moet haar activiteiten uitbreiden, diversifiëren en internationaliseren. Daarmee moet ze aanpakken bij de toekomst voor de logistieke activiteiten. In deze context werden in de laatste jaren voor 17 miljard frank aankopen gerealiseerd voor commerciële activiteiten in het buitenland die niets te maken hebben met de openbare dienst van de NMBS. We weten dat geen enkele commerciële activiteit van de NMBS vandaag een positieve cash flow veroorzaakt. Er wordt wel cash gegenereerd via onder meer de sale and lease back-operaties. Die hebben echter betrekking op het rollend materieel en niet op immobiëlen die met overheidsgeld gekocht worden. Dergelijke operaties en de cash die daaruit voortvloeit moeten worden gezien als een daad van beheer van overheidsmiddelen.

Voorzitter: Lode Vanoost.

Président: Lode Vanoost.

De financiering van de aankoop van de diverse ABX-filialen is rechtstreeks of onrechtstreeks gehaald uit de diverse overheidssubsidies. Ik moet u niet vertellen dat het aanwenden van fondsen die afkomstig zijn uit de sector "openbare dienst voor commerciële doeleinden", niet valt onder de wet van 1991. Een overzicht van de aankopen: in 1998 Bahntrans/THL in Duitsland voor 6,2 miljard Belgische frank; in Italië werd 6,5 miljard frank gegeven; in 1999 werd in Nederland 0,5 miljard frank gegeven. Dit alles komt neer op een totale aankoop van 17 miljard frank voor allerhande filialen. Via die filialen werd nog eens een extra aankoop van 6,5 miljard frank gerealiseerd. Het gaat hier om een conglomeraat dat een enorme omvang kent en dat een omzet realiseert van ongeveer 128 miljard frank, wat bijna het dubbele is van de omzet van de NMBS zelf. Men raamt dat de kosten voor de consolidatie van het enorme spinnenweb van filialen op het vlak van informatica, boekhouding en dergelijke, enorm hoog zullen oplopen.

Wat is de strategische meerwaarde van het assertieve aankoopgedrag van de NMBS? U weet dat de Boston Consulting Group een studie heeft uitgevoerd. Zij hebben ook voorstellen gedaan voor de bedrijfsstrategie van ABX, B-Cargo en IFP. Zij kwamen tot het besluit dat 85% van de activiteit van de bedrijven die tot het ABX-conglomeraat behoren, betrekking hebben op huis-aan-huisdistributie via de weg. De grote ratio van de logistieke keten bedraagt niet meer dan 10% van de bestaande ABX-activiteit. Nergens in de logistieke keten neemt ABX een marktleiderspositie in. Voorlopig wordt er volgens het studiebureau geen synergie vastgesteld tussen de

aussi dévoyés dans la mesure où on les utilise comme caution pour ces filiales.

La SNCB serait trop petite pour pouvoir affronter la concurrence internationale et elle devrait par conséquent se diversifier. Elle a déjà dépensé 17 milliards à des activités commerciales à l'étranger, mais elle ne dispose pas de cash flow positif. Le financement de ses filiales par des subsides publics est en outre contraire à la loi de 1991. Le chiffre d'affaires d'ABX, qui s'élève à 128 milliards, est presque le double de celui de la SNCB.

Le Boston Consulting Group constate que le transport des colis représente 85% de l'activité d'ABX. Dans le secteur logistique, ABX n'occupe nulle part une position de leader du marché.

Actuellement, l'objectif est de regrouper dans un même grand conglomérat la pluralité des holdings créés dans les différents pays et qui constituent un ensemble disparate. Pour le moment, il n'y a qu'un *headquarter* qui a accusé 700 millions de francs de pertes et ne dispose pas d'un plan d'entreprise. Par ailleurs, toutes les filiales présentent des comptes douteux. Ensemble, ces pertes diverses ont de graves répercussions pour le cash-flow d'ABX. Les avances de caisse se monteraient déjà à trois milliards.

En outre, la SNCB est financièrement garante de ses filiales. Le "Boston Consulting Group" estime les besoins globaux en capital à 300 millions d'euros. Ces chiffres inquiétants requièrent des réponses claires de la ministre. Que pense-t-elle des plans de restructuration d'ABX envisagés par la SNCB et du

activiteiten van ABX, B-Cargo en IFP. Wij stellen op het terrein ook vast dat er absoluut geen sprake is van het aandragen van transporten naar het spoor.

Mevrouw de minister, het gaat dus over een groot conglomeraat zonder bestaande juridische structuur. Het gaat over een amalgaam van ongeveer 120 verschillende kleine en grote afzonderlijke juridische entiteiten waarvan de activiteiten tot de meest exotische behoren. Voorlopig heeft de NMBS grosso modo per land een holding opgericht. Momenteel speelt men met de idee om heel het conglomeraat onder te brengen in een overkoepelende holding met eigen bestuursorganen. Die beslissing zou binnenkort worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. Onze fractie is daar absoluut geen voorstander van.

Er bestaat wel een ABX-logistics Headquarter. Het gaat hier om een constructie zonder een eigen juridisch statuut. Het betreft een NMBS-afdeling die is opgericht in het algemeen secretariaat Coördinatie van de filialen. In de praktijk bestaat het uit twee personen: de heer Schouppe en mevrouw Verdonck. Dit headquarter kan door zijn positie binnen de NMBS-hiërarchie zonder controle gebruik maken van alle mogelijke NMBS-middelen. De exploitatierekening die wij gedistilleerd hebben uit de analytische boekhouding van de NMBS laat zien dat er in het jaar 2000 voor zowat 324 miljoen frank aan inkomsten waren terwijl de uitgaven – inkomende facturen, studiekosten, representatiekosten, sponsoring en dergelijke – 513 miljoen frank bedragen en de financiële lasten neerkomen op een bedrag van 653 miljoen frank. Dit headquarter alleen al maakte in 2000 dus een verlies van bijna 700 miljoen frank.

Er bestaat ook zoiets dat lijkt op een boekhouding en de consolidatie van de jaarrekening. Bij de bespreking van die geconsolideerde ABX-rekeningen, die op hun beurt geconsolideerd moeten worden met rekeningen van de NMBS, is gebleken dat er zich talrijke problemen voordoen.

Overigens, er is ook geen duidelijk ondernemingsplan.

Het rapport van het college van commissarissen somde de volgende problemen op inzake de consolidatie van de ABX-filialen met de NMBS en de consolidatie van ABX zelf. Er bestaan geen uniforme waarderingsregels; er wordt een groot aantal significante fouten bij de opmaak van de geconsolideerde rekening vastgesteld; de NMBS beschikt niet over controle op die data; er is geen zekerheid over de eliminatie van alle intragroepfacturaties. Bovendien heersen er op het gebied van de boekhouding een aantal chaotische toestanden. Zo kon ABX-Italië zijn rekeningen niet tijdig indienen, omdat de boekhouder het bedrijf had verlaten en nog meer van die rare situaties.

Een van de laatste punten betreft de bedrijfseconomische rentabiliteit van ABX. De heer Schouppe verklaarde hierover in de raad van bestuur van 1 juni 2001: "In tegenstelling tot de Deutsche Post bijvoorbeeld, bezit de NMBS niet de middelen om goed draaiende bedrijven te verwerven. Zij heeft daarentegen bedrijven verworven die break-even draaien of verlieslatend zijn, daarbij vertrouwend op haar vermogen om die bedrijven te saneren". Een van die bedrijven is ABX-Duitsland. In het vierde semester van 1998 tekende dat een

déroutage de fonds publics vers le conglomérat? Que pense-t-elle de l'absence d'un plan d'entreprise et de l'échec d'une stratégie intermodale? Appartient-il à une société de chemins de fer de stimuler le transport par la route? Que pense-t-elle également de la couverture des dettes des filiales et des conséquences éventuelles pour la situation financière de la SNCB?

La ministre a-t-elle remis à la commission la version succincte ou la version longue du rapport financier?

verlies van 947 miljoen frank op, in 1999 2,2 miljard frank en in 2000 2,5 miljard frank. ABX-Frankrijk verloor voor het boekjaar 2001 ongeveer 1 miljard frank, terwijl ABX-Nederland een iets kleiner verlies, ten bedrage van 3 miljoen euro boekt. Natuurlijk hebben al die verliezen een negatieve invloed op de cashflow van ABX, zodat de NMBS kasvoorschotten moet aanwenden. Tussen 1 juni 1999 en 1 augustus 2001 liepen de kortlopende kredieten, toegestaan door de thesaurie van de NMBS aan het geheel van het ABX-conglomeraat, op tot ongeveer een 3 miljard frank en dat betreft alleen nog maar kasvoorschotten.

Bovendien stelt de NMBS zich ook borg voor haar filialen. Met dat programma, dat over 5 jaar bij de bank Mendez-Ganz uit Amsterdam loopt, is voorlopig een bedrag van ongeveer 8 miljard frank gemoeid. Het gaat om een waarborg van de NMBS ten opzichte van ABX-Frankrijk en ABX-Italië, precies de twee filialen die niet onmiddellijk de gemakkelijkst controleerbare boekhouding hebben. Naar verluidt zou er ook een plan zijn om de garanties en de voorschotten van de NMBS in kapitaal om te zetten. De Boston Consulting Group raamt de onmiddellijke kapitaalsbehoeften van ABX op 60 miljoen euro en de herkapitalisatie van de verschillende ABX-bedrijven op 240 miljoen euro.

Mevrouw de minister, na die onrustwekkende analyse heb ik de volgende vragen. Wat is uw visie op het uitstel van de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS over de definitieve organisatie of structurering van ABX?

Wat is uw visie op de al dan niet terechte afwendingsmiddelen van de openbare dienst?

Wat is uw visie op het totaal ontbreken van een ondernemingsplan of businessplan met betrekking tot het ABX-conglomeraat?

Wat is uw visie op – ik druk mij eufemistisch uit – de moeilijkheden in de boekhouding en de administratieve controle op de consolidatie van de diverse ABX-filialen?

Wat is uw visie op het falen van een intermodale strategie? Het lijkt erop dat de NMBS vooral het wegvervoer aan het stimuleren is met de opgesomde middelen.

Wat is uw visie op het dekken van de verliezen van de filialen en het zich borg stellen voor de filialen? Die waarborgen bedragen in een eerste etappe zowat 8 miljard frank.

Wat zijn de mogelijk nefaste gevolgen van een nijpende cashflowsituatie van de dochters voor de NMBS zelf?

Ten slotte nog dit, mevrouw de minister. Vandaag was er in de Lloyd sprake van een revisorenverslag van TWC, met betrekking tot de situatie van ABX. Er waren twee versies: een korte versie die werd overgezonden aan de raad van bestuur van de NMBS en een lange versie. Is het u mogelijk de uitgebreide versie van dat verslag aan de commissieleden te bezorgen?

06.02 Josy Arens (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, je vous avais déjà posé une question écrite dans le courant

06.02 Josy Arens (PSC): De raad van bestuur heeft op 5

du mois de septembre sur ces départements ABX. A la suite des dernières évolutions de ce dossier, serait-il possible à la ministre de la Mobilité et des Transports de répondre aux quelques questions suivantes?

Dès lors qu'il n'a été distribué au conseil d'administration du 5 octobre 2001 qu'une synthèse du rapport d'audit sur ABX, pouvez-vous nous dire si, de votre point de vue, ce document était un subterfuge de la part de la direction de la SNCB pour éviter de dévoiler certaines conclusions, ou si ce document, comme d'aucuns le prétendent également, n'était qu'une préfiguration des conclusions d'un rapport d'audit qui n'était à ce moment donné qu'à l'état de projet ou de rapport intermédiaire? Autrement dit, en date du 5 octobre, la direction de la SNCB disposait-elle réellement des conclusions définitives du rapport d'audit ABX?

Une question plus directe, madame la ministre. Dimanche, je vous ai suivie à l'émission "Mise au point", et vous avez clairement affirmé que vous aviez officieusement, et non officiellement, reçu ce document. Vos rapports avec la SNCB se sont-ils à ce point détériorés, qu'il vous faut avouer publiquement cette réception "officieuse" et non officielle d'un rapport qui, pourtant, est essentiel pour déterminer une politique plus efficace en matière de transport de marchandises?

Dès lors que vous avez avoué connaître les conclusions du rapport d'audit ABX, pouvez-vous nous en faire part et nous rendre compte des conclusions politiques que vous estimez indispensables de défendre?

Si votre optique est réellement de promouvoir une politique de transfert plus systématique de la route vers le rail, comment envisagez-vous de valoriser la complémentarité indispensable au sein de la SNCB entre le transport de marchandises par voie ferrée et celui effectué par route?

Avez-vous à ce jour des preuves irréfutables de subventions croisées? L'affectation de deniers publics dans la politique d'expansion d'ABX est-elle toujours de l'ordre de l'hypothèse?

En tant qu'actionnaire majoritaire, comptez-vous demander la tenue d'une assemblée générale extraordinaire afin d'y exiger l'information la plus complète sur ABX, tant sur les prévisions des investissements que sur l'évolution de ses résultats?

Nous savons très bien qu'un département comme ABX a besoin d'espace et de temps pour probablement produire la rentabilité escomptée, nécessitée par le manque de subventions de l'Etat pour investir correctement sur notre réseau intérieur.

06.03 **Minister Isabelle Durant:** Mijnheer de voorzitter, sedert het begin van de commissiewerkzaamheden heb ik altijd een duidelijk standpunt ingenomen met betrekking tot dit probleem.

De problemen naar voren gebracht door ABX hebben een impact op de complementariteit met de spoorwegen en op de financiële gevolgen voor de NMBS en de openbare opdrachten van de NMBS.

oktober 2001 maar een synthese gekregen van het accountantsverslag over ABX. Is dat document volgens u een afleidingsmanoeuvre van de NMBS-top om bepaalde conclusies niet te hoeven onthullen, of betreft het hier een voorafbeelding van de conclusies van een accountantsverslag dat op dat ogenblik nog in het ontwerpstadium zat? Beschikte de NMBS-directie met andere woorden op 5 oktober al over de eindconclusies van het verslag van de doorlichting van ABX?

Hoe zijn uw betrekkingen met de NMBS na uw uitspraken over de "officieuze" en niet officiële ontvangst van een essentieel rapport voor een milieuvriendelijker goederenvervoersbeleid?

Kan u ons de conclusies van het accountantsverslag meedelen, evenals de politieke conclusies die daar volgens u aan vastgeknoopt moeten worden?

Hoe denkt u de onmisbare complementariteit van het goederenvervoer per spoor en over de weg binnen de NMBS te valoriseren? Heeft u onweerlegbare bewijzen in handen van kruissubsidie, en is de aanwending van overheidsgeld voor het expansiebeleid nog steeds niet meer dan een hypothese?

Denkt u als meerderheids-aandeelhouder een buitengewone aandeelhoudersvergadering te vragen om opheldering te eisen over ABX, zowel wat de geplande investeringen als wat de evolutie van de resultaten betreft?

06.03 **Isabelle Durant**, ministre: J'ai d'emblée adopté un point de vue clair à propos d'ABX, de sa complémentarité avec la SNCB et de la mission publique de cette société

Depuis deux ans, je n'ai eu de cesse d'intervenir à ce sujet, tant auprès de la SNCB elle-même, que ce soit par courrier ou lors des assemblées générales – ainsi que je le rappelais dans ma réponse à Mme Lalieux –, qu'auprès du commissaire du gouvernement afin qu'il puisse, en fonction des règles existantes, intervenir au conseil d'administration. Je me permets de rappeler que c'est à mon initiative qu'a été réalisé l'audit de la Cour des comptes. En effet, la résolution de la Chambre chargeant la Cour des comptes de cet audit résultait d'un courrier que j'avais adressé en avril 2000 au président de la Chambre, lui demandant d'examiner la possibilité d'un audit qui nous donnerait des éléments incontestables.

Donc, contrairement à certains de mes prédécesseurs, j'ai eu une approche très interventionniste dans ce dossier. Je me suis d'ailleurs heurtée aux limites légales organisées par la loi de 1991, qui soustrait le secteur commercial à la tutelle de l'Etat. Les balises prévues dans le texte légal sont tout à fait inopérantes puisque c'est sous ce cadre légal que la SNCB a pu procéder à une telle extension de ses activités.

En outre, l'administrateur délégué de la SNCB n'a jamais caché qu'il considérait les missions de service public comme une partie de mini-golf et ABX comme une partie de golf. Je reprends ici ses propres termes – pour le moins provocateurs –, qui sont parus dans la presse. Cette conception est pour le moins inacceptable pour le pouvoir public et les usagers, et même pour les entreprises qui empruntent le rail pour transporter leurs marchandises.

Mon action et mes incessantes questions ont eu le mérite de mettre en évidence l'absolue nécessité de revoir le cadre légal pour empêcher que ne s'installe à la SNCB ce qu'on pourrait appeler une "autonomie déresponsabilisée". La Cour des comptes a d'ailleurs mis cette nécessité en évidence dans son rapport – que je cite -: "la loi de 1991 n'a plus été revue depuis dix ans. Or, les choses ont bien changé depuis dans les stratégies, certes dans un cadre légal, adoptées par la SNCB."

Qu'en est-il du rapport des réviseurs, établi dans le cadre d'une mission d'évaluation de la consolidation des comptes de la SNCB, rapport qui a été – me semble-t-il – ramené à sa plus simple expression. En effet, il a été présenté au conseil d'administration sous sa version "allégée" et n'a donc pas pu être examiné dans son intégralité par le conseil d'administration. J'ai donc demandé au président du conseil d'administration et à l'administrateur délégué de me faire parvenir un état financier précis, complet et exact d'ABX. Je ne dispose en effet que de données morcelées au sujet des décisions successives qui ont été prises à chacun des conseils d'administration.

Au départ, la stratégie ABX constituait un pari intéressant, puisqu'elle devait former une complémentarité avec le rail – ce sur quoi j'émetts de sérieux doutes – et qu'ensuite, ladite activité devait avoir des conséquences financières au profit des missions de service public de la SNCB, jusqu'alors fort peu financées, avec une période de désinvestissement important. Le pari lui-même me paraît tout à fait louable.

Mais, avec ABX, j'ai un peu l'impression qu'on a acheté une maison ou un immeuble, appartement par appartement, année après année.

Ik heb niet afgelaten aan te dringen bij de NMBS en bij de regeringscommissaris. Op mijn initiatief heeft de Kamer het Rekenhof om een doorlichting gevraagd.

Mijn plannen botsten vaak met de wet, die de commerciële activiteiten van de NMBS aan ons toezicht onttrekt. De administrateur-generaal gaat er bovendien nogal lichtvaardig van uit dat de commerciële pijler van de NMBS belangrijker is dan de openbare dienstverlening. Mij dunkt dat de wet moet worden herzien om een van alle verantwoordelijkheid ontdane autonomie te vermijden.

De raad van bestuur heeft een "light-versie" van het verslag van de revisoren over de rekeningen van de NMBS onder ogen gekregen. Ik heb derhalve een volledig en nauwkeurig verslag over de rekeningen van ABX gevraagd.

Ik ben op de hoogte van fragmenten van beslissingen die tijdens de onderscheiden vergaderingen van de raad van bestuur werden genomen. De strategie voor ABX was aanvankelijk interessant, maar nu is de situatie danig verslechterd en dreigt men voor exorbitante kosten te staan.

Ik wacht dus op een juiste voorstelling van het gevoerde beheer, en wil een duidelijke visie op de strategie van ABX, zowel wat het financiële aspect als wat de complementariteit van spoor- en wegvervoer betreft.

Et aujourd'hui, on s'aperçoit que certains étages de l'immeuble sont infestés de mûre, qui menace de pourrir l'ensemble de l'immeuble. En conséquence, au lieu des plantureux bénéfices attendus, on entrevoit plutôt des coûts considérables.

Donc, j'attends de l'administrateur délégué et du président du conseil d'administration – que je reçois ce soir – une présentation exacte de ce qui a été fait, mais surtout de ce qui reste à faire, tout en tenant compte des deux rapports – celui de Boston Consulting et celui de Price-Waterhouse-Cooper – sur la stratégie future. En effet, il me revient que la SNCB envisage la création d'un holding pour ses filiales.

Je pense que l'un ne peut pas être fait avant d'avoir terminé l'autre. Nous devons donc d'abord avoir une vision précise de la stratégie d'ABX, tant sur le volet complémentarité par rapport au rail que – et surtout – sur le volet financier, qui est aujourd'hui particulièrement préoccupant.

06.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een strategie lijkt mij dringend. De doelstelling – het stimuleren van het intermodaal vervoer en de logistieke keten via spoor – wordt totaal niet bereikt. Die wordt zelfs niet een beetje bereikt, maar totaal niet. Zorgwekkender is dat de heer Schouppe misschien vindt dat ABX het echte werk is, maar ik vrees dat de mogelijke financiële debacles die zich daarbij opstapelen de hobby van de NMBS – de openbare dienst verzekeren – wel eens zouden kunnen bedreigen als de rapporten die zich aandienen enige grond hebben. Namens mijn fractie zeg ik u dat het niet het meest geëigende tijdstip lijkt om nu al de raad van bestuur een beslissing over ABX te laten nemen in het kader van al wat wij al weten. Tevens vraag ik u het volledige verslag van TWC aan de commissie te bezorgen.

06.05 Josy Arens (PSC): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Comme je l'avais déjà demandé par écrit, j'aurais voulu pouvoir disposer de ces deux rapports pour pouvoir examiner en profondeur ce qui se passe au sein d'ABX et examiner, en commission, les mesures à prendre pour rendre cette entreprise davantage rentable et pour qu'elle ne soit plus déficitaire comme aujourd'hui.

Si j'entends bien, les subventions de l'Etat à la SNCB serviront en partie à éponger ce déficit d'ABX, ce qui me semble quand même très désagréable par rapport aux investissements nécessaires sur notre réseau intérieur. Vous n'êtes pas sans savoir les problèmes que vivent quotidiennement les utilisateurs des trains dans notre pays.

06.06 Isabelle Durant, ministre: A mon initiative et indépendamment du rapport demandé à la Cour des comptes, j'avais demandé un audit à la firme KPMG sur les missions commerciales, la Cour des comptes n'investigant pas dans ce domaine. A l'époque, soit au printemps dernier, la SNCB n'avait pas fourni toutes les informations nécessaires pour que cet audit puisse réellement analyser la stratégie générale. Cet auditeur n'a donc reçu que des informations très partielles qui ne lui ont que peu permis de m'informer sur une stratégie complète.

06.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Les objectifs fixés ne sont pas atteints. Une intervention s'impose. La débâcle financière d'ABX peut mettre en péril la mission de service public. Il ne me paraît pas indiqué que le conseil d'administration de la SNCB prenne actuellement des décisions dont la portée serait très importante. La commission pourrait-elle obtenir le rapport global de *Pricewaterhouse Coopers*?

06.05 Josy Arens (PSC): Ik dank de minister voor haar antwoorden, maar ik zou toch graag over de twee verslagen beschikken en ze bespreken in de commissie. Als ik het wel heb, moet de overheidssubsidie dienen om de tekorten van ABX aan te zuiveren. Dat is bedroevend. Er moet juist geïnvesteerd worden in het binnenlandse spoorwegnet. Dat is wat de treinreizigers vragen !

06.06 Minister Isabelle Durant: Ik had de firma KPMG om een accountantsverslag over de commerciële activiteiten van de NMBS gevraagd. De NMBS had evenwel maar fragmentarische informatie meegedeeld, op grond waarvan geen totaaloverzicht kon worden verkregen.

D'autre part, ce fameux rapport Price Waterhouse sera discuté au sein du conseil d'administration de ce jeudi. Apparemment, vous serez bien informé en la matière. Cela vous permettra d'apprécier par vous-même la teneur des inquiétudes ou des questions qui sont posées par ce rapport, rapport demandé par la SNCB elle-même et qui inclut les réviseurs traditionnels au sein de l'entreprise de même que la contribution dudit consultant Price Waterhouse Cooper.

Etant donné les préoccupations soulevées, les questions par rapport aux filiales en grosses difficultés, les choix en matière de holding, la question ne fera que rebondir dans les semaines qui viennent afin de précisément pouvoir garantir que nous ne nous trouvons pas dans le scénario selon lequel quelques filiales en difficulté absorbent des moyens financiers qui auraient normalement dû être consacrés à des missions de service public.

Comme je l'ai expliqué à Mme Lalieux dans le cadre de ses préoccupations légitimes sur la dette, le tout se tient. Effectivement, si la présentation de la dette ne présente pas un regard stratégique non seulement sur les missions de service public mais sur les missions ou actions entreprises au niveau commercial, nous sommes loin de nous rendre compte de l'évolution et de la gestion de la dette, de la capacité qu'aura la future SNCB de prendre, comme ce fut le cas par le passé, sa part, en termes de fonds propres et en termes d'investissements, tel que cela a toujours été prévu et tel que ce l'est aujourd'hui.

06.07 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb daarnet aandachtig naar de uiteenzetting van de heer Van Campenhout geluisterd. Hij verwees naar een bijeenkomst van de raad van bestuur van vrijdag 26 oktober 2001 die zich over het ABX-dossier zou buigen. Mevrouw de minister, met betrekking tot de huidige samenstelling van de raad van bestuur had ik u graag een vraag gesteld die ik nog zal ontwikkelen in het debat inzake het wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 29 maart 1991. U hebt naar aanleiding van het verval van negen van de achttien mandaten van de raad van bestuur op 13 oktober 2001 als hoofdaandeelhouder een brief aan de betrokken negen leden van de raad van bestuur gericht. De strekking van uw brief is ongeveer dat u ervan uitgaat dat de continuïteit van het bedrijf met het oog op de openbare dienstverlening moet worden gegarandeerd en dat u er bijgevolg van uitgaat dat de ontslagnemende leden van de raad van bestuur hun mandaat voortzetten. Merkwaardig in alle betekenissen, maar logisch in uw rol als minister van Verkeer is dat u de continuïteit beperkt tot de openbare dienstverlening. U baseert zich daarop om aan te sturen op een continuïteit van het mandaat van de negen leden van de raad van bestuur. De heer Van Campenhout en u verwezen daarstraks naar het commercieel karakter van de activiteiten van ABX. Mevrouw de minister, mag ik daaruit veronderstellen dat de activiteiten van ABX niet onder de openbare dienstverlening vallen en ook niet onder het voorbehoud dat u in de brief van 13 oktober 2001 hebt gericht aan de negen ontslagnemende leden van de raad van bestuur?

06.08 De voorzitter: Mijnheer Leterme, wanneer u in uw repliek nieuwe vragen stelt, kan de minister slechts antwoorden in de mate dat zij over de nodige gegevens beschikt.

Uit het door de NMBS gevraagde rapport, met de traditionele revisoren, zou enige bezorgdheid omtrent de schuld naar voren moeten komen. Er zal inderdaad nagedacht moeten worden over het potentieel wat de continuïteit van de openbare dienstverlening betreft, in het licht van de onderscheiden financiële facetten van het dossier.

Ik verwijs hier eveneens naar het antwoord dat ik daarnet gaf aan mevrouw Lalieux in verband met de schuld van de NMBS.

06.07 Yves Leterme (CD&V): Le 13 octobre, les mandats de 9 des 18 membres du conseil d'administration de la SNCB expireront. Dans une lettre à ces administrateurs, la ministre leur demande de poursuivre leur mandat, dans le souci de la continuation du service public. Puis-je en conclure que la poursuite du mandat n'est pas liée aux activités commerciales d'ABX ?

06.09 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de minister kan haar antwoord morgen in het algemeen debat formuleren als zij denkt dat dit relatief is ofwel nu als zij zeker is van haar antwoord.

06.10 Isabelle Durant, ministre: J'ai adressé, tant au président du conseil d'administration qu'à chaque administrateur, un courrier dont je ne puis vous donner la teneur précise puisque je n'ai pas le document en ma possession ici. Toutefois, je peux vous préciser que je me suis basée sur la continuité des missions de service public afin d'éviter de mettre l'entreprise en difficulté pendant la période intermédiaire, c'est-à-dire entre la fin du mandat des neuf administrateurs et la désignation d'une équipe nouvelle. J'ai également fait référence à des arrêts de la Cour d'arbitrage concernant d'autres entreprises publiques autonomes comme Belgocontrol, par exemple. De plus, je me suis aussi basée sur certaines dispositions du droit commercial.

Je sais - et je suppose que c'est à ce titre que vous m'interrogez - que d'aucuns ont entrepris une action afin de contester la validité juridique de ma demande.

En tout état de cause, je répète qu'il était important et utile de ne pas mettre l'entreprise en difficulté pendant la période intermédiaire, même si le conseil d'administration se réunit, en principe, une fois par mois et que, dès lors, il n'était pas obligatoire d'intervenir. J'ai argué de l'interprétation juridique liée à la continuité du service public.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijke gevaren verbonden aan de miniauto's" (nr. 5245)

07 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les dangers des mini voitures" (n° 5245)

07.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, er zouden in ons land – althans volgens de invoerders – ongeveer achtduizend miniauto's rondtoeren. Volgens de wegcode zijn het vierwielige voertuigen met een cilinderinhoud van ten hoogste 50cc, een gewicht van maximum 350 kilogram en een snelheid van maximum 45 kilometer per uur. Deze wagentjes zouden tot categorie B, de bromfietsen, behoren. Wie voor februari 1961 is geboren mag nog altijd zonder rijbewijs met zulke voertuigen op de openbare weg komen. Nadat recent een aantal dodelijke ongevallen met deze auto's zijn gebeurd, poneerde het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) dat deze miniauto's een gevaar op de weg zijn. Dat heeft zowat in alle kranten gestaan. Volgens het BIVV zijn deze wagens absoluut niet veilig. Ze zien eruit als een auto, maar sneller dan 50 kilometer per uur kunnen zij niet rijden. Achterliggers zouden zich daaraan nogal eens mispakken. Men kan er niet mee optrekken om in te voegen en bovendien zijn ze zo licht dat de carrosserie geen enkele bescherming biedt. Een bijkomend probleem is, volgens het BIVV, dat de wet toelaat dat mensen zonder degelijke kennis van het verkeersreglement zich toch met die miniauto's tussen het gewone wegverkeer zouden begeven.

Mevrouw de minister, ik zou u daarover enkele vragen willen stellen.

06.10 Minister Isabelle Durant: Ik heb alle bestuurders van de NMBS inderdaad een brief gestuurd waarin ik hun vraag hun mandaat tijdelijk verder te bekleden ter wille van de noodzakelijke continuïteit van de openbare dienstverlening. Dat verzoek wordt gestaafd met argumenten die worden aangereikt door arresten van de Raad van State. Sommigen betwisten de rechtsgeldigheid van mijn verzoek, maar ik blijf erbij dat ik het bedrijf tijdens de overgangperiode niet in moeilijkheden wil brengen.

07.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Selon l'Institut belge de la sécurité routière, les mini voitures représentent un danger sur la route. Ces voitures sont non seulement conduites par des personnes qui connaissent très mal le code de la route mais, de surcroît, leur carrosserie légère ne protège pas les passagers en cas d'accident. Les conducteurs des voitures qui les suivent les prennent quant à eux pour des voitures de petit gabarit alors qu'elles peuvent atteindre tout au plus les 45 km/h.

La ministre partage-t-elle l'opinion de l'IBSR? Dispose-t-on de données fiables concernant les accidents dans lesquels sont impliqués ce type de voitures? Des mesures s'imposent-elles au

Bent u op de hoogte van die problematiek? Kunt u akkoord gaan met de stelling van het BIVV dat deze wagentjes inderdaad een gevaar op de weg betekenen? Bestaan er eventueel betrouwbare gegevens omtrent ongevallen en de veiligheid met betrekking tot de miniauto's? Ik denk dat die vraag al een beetje is beantwoord, gelet op de mondelinge vragen die daarstraks in het kader van de verkeersveiligheid zijn gesteld. Ten slotte, moeten in deze zaak niet dringend maatregelen worden genomen? Dat kan op Belgisch vlak, maar ook op Europees niveau, want Europa heeft zich daarmee intussen gemoeid.

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, op basis van de berichtgeving in de media naar aanleiding van ongevallen, zou men kunnen afleiden dat miniauto's een verhoogd risico lopen in het verkeer. Doorgaans is de snelheid van deze voertuigen tot 45 kilometer per uur begrensd terwijl zij toch de allure van een kleine auto hebben. Vooral op wegen waar de maximumsnelheid 70 of 90 kilometer per uur bedraagt, kan het achteropkomend verkeer hierdoor worden misleid. Men zou kunnen beweren dat het gebruik van deze voertuigen op drukke wegen buiten de bebouwde kom een verhoogd risico inhoudt. Bovendien hebben miniauto's vaak een zeer lichte carrosserie die bij aanrijdingen weinig bescherming biedt. Vierwielige motorvoertuigen met een cilinderinhoud van maximum 50cc of een maximumvermogen van vier kilowatt, die niet meer dan 350 kilogram wegen en waarvan de snelheid tot 45 kilometer per uur is begrensd, vallen onder de reglementering van bromfietzersklasse B. Wie geboren is voor 15 februari 1961 mag zonder rijbewijs met deze voertuigen rijden. Dit verklaart het succes van dergelijke miniauto's bij mensen boven de veertig, bij senioren en bij mensen die geen rijbewijs hebben. Een miniauto kan echter ook een vierwieler met een zwaardere motor zijn en in dat geval moeten bestuurders over een rijbewijs B beschikken.

Ik kan de stelling van het BIVV bijtreden. De stelling dat miniauto's een gevaar op de openbare weg zijn, kan niet worden hardgemaakt. Er zijn echter indicaties dat miniauto's een verhoogd risico lopen omdat zij verplicht zijn de rijbaan te volgen terwijl hun snelheid, zeker buiten de bebouwde kom, beduidend lager ligt dan deze van het overige autoverkeer terwijl zij wel ongeveer evenveel plaats innemen.

De gevolgen van een aanrijding kunnen voor de inzittenden van een miniauto ook ernstiger zijn.

Bestaan er betrouwbare gegevens inzake ongevallen en veiligheid met betrekking tot deze auto's? Omdat de miniauto's die als bromfiets aan het verkeer deelnemen niet aan de inschrijvingsplicht onderworpen zijn, beschik ik niet over gegevens over het aantal voertuigen van dit type dat in gebruik is. De ongevallengegevens van het NIS maken alleen het onderscheid tussen bromfietsen met drie of vier wielen. Van dit type zijn jaarlijks tussen 15 en 20 voertuigen betrokken bij ongevallen met doden of gewonden. In 2000 vielen 2 doden bij de bestuurders, 6 bestuurders en 2 passagiers raakten ernstig gewond en 12 bestuurders en 8 passagiers werden lichtgewond. Er zijn mij geen studies uit binnen- of buitenland bekend die de onveiligheid van miniauto's behandelen. Alle bromfietsen en motorfietsen met 2, 3 of 4 wielen moeten beantwoorden aan de technische eisen van de Europese richtlijn 92/61 van 1992. Sinds 1999 bestaat er eveneens een Europees model van

niveau belge ou européen?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Parce qu'elles ressemblent à de petites voitures mais qu'elles ne peuvent atteindre que 45 km/h au maximum, les mini voitures représenteraient un risque accru dans le trafic, surtout lorsqu'elles circulent sur des routes très fréquentées en dehors des agglomérations. En outre, leur carrosserie légère n'offre que peu de protection en cas d'accident.

La réglementation relative aux vélomoteurs de classe B s'applique à certaines mini voitures qui peuvent par conséquent être conduites sans permis de conduire par les personnes nées avant le 15 février 1961. Dans d'autres cas, les conducteurs doivent posséder un permis B.

La thèse de l'IBSR selon laquelle les mini voitures représentent un réel danger ne peut être confirmée. Ces voitures représentent surtout un risque accru. Etant donné que les mini voitures ne doivent pas être immatriculées, il ne m'est pas possible de savoir combien sont en usage.

Les données de l'INS concernant les accidents ne font la distinction qu'entre les vélomoteurs à 3 ou à 4 roues dont 15 à 20 sont impliqués chaque année dans un accident avec morts ou blessés. Je n'ai connaissance d'aucune étude sur l'insécurité que représenteraient les mini voitures.

Ces véhicules doivent correspondre à la directive européenne 92/61/CEE et depuis

gelijkwaardigheidattest voor miniauto's die als bromfiets aan het verkeer deelnemen. Het bestaan van een Europese regelgeving houdt in dat de voertuigen aan bepaalde veiligheidseisen moeten voldoen.

07.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Uit haar inleiding kan ik opmaken dat ze mij gelijk geeft dat er veiligheidsproblemen kunnen ontstaan. Ze voegt er wel aan toe dat de aantijgingen niet hard kunnen worden gemaakt. Het is een dubbelzinnig antwoord. Er bestaan weinig gegevens omtrent ongevallen. De minister heeft niet geantwoord op mijn vraag of er op Belgisch en op Europees vlak geen maatregelen moeten worden genomen. Ik mag veronderstellen dat er geen maatregelen worden genomen en dat de minister vrede neemt met de bestaande Europese en binnenlandse maatregelen. Omdat de minister in haar inleiding toegeeft dat er veiligheidsrisico's zijn, had ik graag vernomen of het probleem reëel is of niet.

07.04 Minister Isabelle Durant: Miniauto's kunnen een probleem zijn. Bestuurders van deze voertuigen moeten, zoals iedereen, voorzichtig zijn. Het probleem is niet zo ernstig dat er bijkomende maatregelen moeten worden genomen. Ik herhaal dat elke weggebruiker voorzichtig moet zijn.

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

Les questions n°s 5253, 5270 et 5346 de MM. Olivier Chastel et Richard Fournaux ont été reportés à une date ultérieure.

08 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance des permis de conduire obtenus à l'étranger" (n° 5281)

08 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van de in het buitenland gehaalde rijbewijzen" (nr. 5281)

08.01 Josy Arens (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, depuis le 1^{er} octobre 1998, le conducteur qui a obtenu son permis de conduire dans un pays n'ayant pas fait l'objet d'un accord bilatéral avec notre pays, en matière de reconnaissance des permis de conduire, est tenu en plus de l'épreuve théorique et pratique de se soumettre à un apprentissage auprès d'une école de conduite.

Cette période d'écologie en plus du coût financier qu'elle représente pour le conducteur pourtant expérimenté est souvent perçue comme un frein à la mobilité professionnelle. Quelle est la justification de cette disposition réglementaire? La soutenez-vous?

Pourquoi notre pays ne conclut-il pas de conventions bilatérales avec certains pays? Comptez-vous régulariser cette situation en proposant aux pays concernés de conclure ce type d'accord? Dans les cas où ces conventions bilatérales ne pourraient être envisagées, pourquoi ne pas proposer une formule d'épreuves allégées permettant à ces étrangers, qui souvent connaissent des difficultés d'expression et d'écriture, de réussir les épreuves dans le cadre de l'obtention du permis de conduire?

1999, il existe un modèle de certificat de conformité pour les mini voitures.

07.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre me donne dès lors raison: ces voitures représentent effectivement un risque pour la sécurité. Par ailleurs, la ministre affirme que la thèse de l'IBSR ne peut être confirmée. Elle ne dispose pas de données. En dépit des dangers, la ministre ne prévoit pas de mesures supplémentaires.

07.04 Isabelle Durant, ministre: Il y a en effet un problème mais il ne revêt pas une gravité telle qu'il faille prévoir des mesures supplémentaires. Chacun doit faire preuve de prudence sur la route.

08.01 Josy Arens (PSC): Sinds 1 oktober 1998 is elke houder van een rijbewijs dat behaald werd in een land waarmee België geen bilaterale overeenkomst inzake de erkenning van de rijbewijzen gesloten heeft, gehouden tot rijopleiding te volgen gedurende een bepaalde periode. Dat is niet alleen duur, maar wordt tevens ervaren als een rem op de mobiliteit in het beroepsleven.

Wat is de *ratio legis* van die reglementsbepaling, en staat u daarachter?

Waarom heeft ons land met bepaalde staten geen bilaterale overeenkomst gesloten, en denkt u die situatie te regulariseren? Als er geen bilaterale overeenkomst

mogelijk is, kan er dan niet een soort van beperkt rijexamen worden voorgesteld, met enkel een theoretisch en praktisch examen ?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, effectivement, la réglementation du 6 mai 1988 prévoyait la possibilité d'échanger des permis de conduire étrangers non agréés dès que les conditions – inscription au registre de la population, légitimité du permis produit et passage de l'examen théorique et pratique – étaient remplies sans qu'une formation soit imposée.

Mais la transposition de la directive 91/439, concernant le permis de conduire, imposait aux Belges désirant obtenir un permis de conduire des exigences plus strictes. Il devenait alors illogique que des non-résidents, dont le permis était expiré ou non agréé, puissent obtenir un permis sans passer par des examens directs et sans exigence de formation. Cela aurait créé une discrimination envers les Belges et les citoyens européens.

Pourquoi n'encourageons-nous pas de conventions bilatérales avec certains pays ?

Si un chauffeur veut conduire en trafic international, il doit posséder un permis belge ou étranger national ou international délivré conformément aux dispositions sur la circulation routière internationale – voir convention de Genève de 1949 et de Vienne de 1968.

L'article 23 § 2 du code de la route stipule également que les porteurs de permis nationaux étrangers, délivrés par des pays conformément aux dispositions des conventions précitées ou en vertu d'un accord bilatéral réciproque conclu avec notre pays, sont dispensés d'examens théorique et pratique imposés pour l'obtention d'un permis de conduire. Des accords ont été négociés, après examen de la circulation locale, parce que certains pays, où résident de nombreux belges, ressentaient le besoin d'un règlement bilatéral pour l'agrément et la conversion de permis. Mais il est inutile de multiplier les accords bilatéraux puisqu'il faut appliquer de préférence la réglementation des Nations Unies qui offre un système uniforme.

A l'intérieur de l'Union européenne, il a été donné préférence à l'harmonisation interne de la réglementation des permis de conduire pour l'espace européen. Dans le projet de troisième directive, prochainement discuté, la Commission préconise une attitude commune de tous les Etats membres concernant la conversion de permis étrangers hors Union européenne.

C'est dans le respect de la volonté de jurisprudence européenne que nous préconisons une application de la réglementation des Nations Unies et une uniformisation entre les pays européens d'une part et les permis étrangers d'autre part.

Je signalerai que, pour les dossiers qui traînent depuis 20 ou 30 ans, comme c'est le cas des permis canadiens, nous avons progressé. Après diverses rencontres entre des représentants des Affaires étrangères, moi-même et les représentants canadiens, nous

08.02 **Minister Isabelle Durant**: De reglementering betreffende het rijbewijs van 6 mei 1988 voorziet in de mogelijkheid om ook niet-erkende rijbewijzen zonder bijkomende opleiding in te ruilen indien de voorwaarden vervuld werden.

Tengevolge van de omzetting in nationaal recht van de Europese richtlijn 91/439/EG betreffende het rijbewijs moeten Belgen die een rijbewijs willen behalen nu aan strengere vereisten voldoen. Op die manier wordt het niet langer logisch gevonden dat niet-inwoners met een vervallen of niet-erkend rijbewijs een rijbewijs kunnen behalen door rechtstreeks examen af te leggen, zonder eerst een opleiding te hebben moeten volgen.

Om aan het internationale wegverkeer te mogen deelnemen moet een chauffeur houder zijn van een Belgisch of een buitenlands nationaal of internationaal rijbewijs dat werd uitgereikt conform de internationale overeenkomsten ter zake.

Artikel 23, § 2 van het wegverkeersreglement bepaalt dat houders van een buitenlands nationaal rijbewijs dat conform de internationale overeenkomsten of krachtens een bilateraal akkoord met ons land werd uitgereikt, vrijgesteld zijn van de voor het behalen van een rijbewijs verplichte theoretische of praktische rijexamens.

Daar er in een aantal landen waar veel Belgen verblijven, behoefte was aan een bilaterale regeling voor de erkenning en omzetting van rijbewijzen, werd hierover

signerons au mois de novembre la reconnaissance mutuelle. Il subsistera probablement encore un problème par rapport à la province du Québec pour certaines raisons propres aux questions d'autonomie et de souveraineté de cette province.

Je constate en tout cas qu'un accord a été paraphé avec le Canada. Il sera signé officiellement en novembre prochain. Il concerne bon nombre de résidents, tant au Canada que chez nous. Il doit aboutir à une reconnaissance réciproque des permis et il sera d'application directement après sa signature officielle.

Nous essayons de remédier ainsi à des situations invraisemblables et difficilement compréhensibles. En parallèle, nous anticipons les demandes de l'Union européenne au sujet d'une directive qui sera prochainement discutée au sein du Conseil.

Votre dernière question était de savoir s'il fallait ou non proposer une formule d'épreuve allégée. Le système de reconnaissance du permis de conduire étranger, dont j'ai rappelé quelques précisions, nécessite un examen approfondi. Mes services sont chargés d'établir, d'ici la fin de l'année, des lignes directrices afin de déterminer s'il est opportun d'introduire dans notre pays un système d'épreuve allégée pour les ressortissants de pays non signataires d'accords bilatéraux.

onderhandeld en een akkoord gesloten na onderzoek van de lokale situatie. Het heeft evenwel geen zin almaar meer bilaterale overeenkomsten te sluiten, aangezien bij voorkeur de VN-reglementering, die een eenvormige regeling inhoudt, moet worden toegepast.

Binnen de Europese Unie neigt men tot de harmonisatie van de regelgeving betreffende de rijbewijzen. In het ontwerp van derde EEG-richtlijn bepleit de Commissie een gemeenschappelijke houding van alle lidstaten ten aanzien van de omzetting van buitenlandse rijbewijzen, en wij willen op die beslissing vooruitlopen. In het raam van die intentie van de EU om een jurisprudentie uit te werken kaderen wij ons beleid in de door de VN-resolutie uitgezette krijtlijnen. In dat opzicht zullen wij in november met Canada een akkoord sluiten tot wederzijdse erkenning van de rijbewijzen. Dat zal van toepassing zijn op een groot aantal verblijfhouders.

Mijn diensten werd opgedragen om tegen het einde van het jaar richtlijnen uit te stippelen teneinde de gegrondheid te bepalen van de invoering van een beperkt examen voor staatsburgers van landen waarmee ons land geen bilateraal akkoord gesloten heeft.

08.03 Josy Arens (PSC): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre de sa réponse. Je vous signale tout de même que sur les 246 permis inscrits sur la liste officielle qui est à la disposition des communes auprès desquelles les citoyens s'adressent pour obtenir la conversion de leur permis, 154 sont reconnus et 92 ne le sont pas. Ce chiffre est énorme.

En tant que bourgmestre d'une commune rurale, je me rends compte que les personnes qui n'obtiennent pas ce permis sont véritablement exclues de la société. Elles ne trouvent pas de travail car il est évident que les transports en commun ne peuvent pas toujours remplacer la voiture. C'est à la suite des doléances émanant de plusieurs personnes venant de Madagascar que je me suis intéressé à ce problème. Ces personnes se sentent réellement exclues de la société car elles n'ont pas la capacité de passer les tests en français du fait qu'elles ne maîtrisent pas suffisamment notre langue. Je vous demande donc de faire le maximum pour que les gens qui

08.03 Josy Arens (PSC): Op de 246 rijbewijzen op de officiële lijst kunnen er amper 154 worden omgezet wegens erkend door onze wetgeving. Dat is niet genoeg.

Ik ben burgemeester van een plattelandsgemeente en besef zeer goed dat wie geen rijbewijs heeft, in feite buiten de samenleving staat, geen werk vindt. Menselijk gezien meen ik dat deze mensen een beperkt examen moeten kunnen afleggen waarbij rekening wordt gehouden met hun beperkte taalbeheersing.

connaissent nos panneaux de signalisation et savent conduire une voiture, puissent obtenir le permis de conduire afin de pouvoir se réintégrer dans la société.

08.04 Isabelle Durant, ministre: Autant je suis intervenue pour éviter les procédures inutiles, autant je suis soucieuse, comme vous, du problème social que peut poser le fait de ne pas pouvoir utiliser son permis, voire plus dangereux de l'utiliser sans être couvert. En cas d'accident et de dégâts à des tiers, la responsabilité est immense. Je vous remercie de la pression que vous exercez car je pense qu'elle est tout à fait nécessaire par rapport à un certain public. Cela ne peut que me pousser à tenter d'alléger la situation pour ces gens-là.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Anne-Mie Descheemaeker aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het vliegveld van Wevelgem" (nr. 5283)

09 Question de Mme Anne-Mie Descheemaeker à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aéroport de Wevelgem" (n° 5283)

09.01 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in reactie op mijn vragen van vorig jaar over de veiligheid en de nalezing van de Schengen-wetgeving op het vliegveld van Wevelgem, volgde een inspectie op 28 juni en 5 oktober 2000. Ten gevolge van die inspectie moest er onder andere een volledig afgesloten omheining rond het vliegveld komen met toegang door middel van een badgesysteem. Vorige maand, dus een jaar na die beslissing, is de voorlopige lage afsluiting van augustus 2000 nog steeds niet vervangen door een definitieve, voldoende hoge en veilige omheining. Een elektronisch badgesysteem voor het openen van de poort is nog steeds niet aanwezig, evenmin als enige controle op goederen en personen. Vliegtuigen die de landingsbaan verlaten en parkeren op de oprit van de firma's aan de noordzijde van het domein of in de werkplaatsen binnenrijden, taxiën nadien terug naar de startbaan zonder enige vorm van controle. Een drukke, recreatieve luchtvaart kan trouwens moeilijk, zoniet onmogelijk gecombineerd worden met ernstig nationaal en internationaal vliegverkeer. Ik herhaal dus mijn vraag van vorig jaar.

Welke maatregelen zult u nemen om aan die onveilige en onwettige situatie een einde te stellen?

09.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Descheemaeker, het Bestuur van de Luchtvaart informeerde mij dat een afdoende oplossing voor het beveiligingsprobleem in Wevelgem nog altijd doorkruist wordt door de nog lopende rechtszaak in verband met het gebruiksrecht van de toegangsweg. In dat verband werd op 11 september 2001 als meest recent initiatief door de rechtbank een plaatsbezoek uitgevoerd. De uitbater van het vliegveld, de Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem, heeft haar raadsman de opdracht gegeven, teneinde de zaak te activeren, om zelf zijn conclusies in te dienen.

In afwachting van het vonnis blijft het huidige systeem, goedgekeurd door het Bestuur van de Luchtvaart, gelden. Toen het probleem over de sluiting van de weg langs de luchthaven aan het gerecht werd overgedragen, zoals u zei nu bijna één jaar geleden, dacht men dat

08.04 Minister Isabelle Durant: Net als u heb ik oog voor dat sociale probleem. Uw vraag zet mij ertoe aan deze kwestie nader te onderzoeken.

09.01 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Les mesures de sécurité imposées par la législation de Schengen ne sont toujours pas appliquées sur le site de l'aéroport de Wevelgem. La clôture provisoire n'a toujours pas été remplacée par une enceinte sûre et définitive. Par ailleurs, il n'y a toujours aucun système de badge électronique, ni de contrôle des personnes et des marchandises. Quelles mesures la ministre compte-t-elle prendre pour mettre un terme à cette situation d'insécurité et d'illégalité ?

09.02 Isabelle Durant, ministre: L'administration de l'aéronautique m'a communiqué que la procédure judiciaire pendante, relative à la voie d'accès, empêche de prendre des mesures de sécurité efficaces. Dans l'attente du jugement, la procédure adoptée par l'administration de l'aéronautique à titre provisoire reste d'application. La durée du procès, qui est en cours depuis un an maintenant, était initialement estimée à deux mois seulement.

de uitspraak binnen de twee maanden zou plaatsvinden. Om die reden werd de volgende voorlopige oplossing, die eigenlijk nog steeds van kracht is, destijds aanvaard. Die regeling omvat een selectieve toegang voor een erg beperkte groep vaste piloten door de brede noordelijke vliegtuigpoort door middel van een afstandbediening. In noodgevallen kan de poort worden bediend vanuit de verkeerstoren na oproep door een identificatie van de oproeper. Daarenboven is er ook een voorlopige afsluiting.

Volgens het Bestuur van de Luchtvaart is het zomaar heen en weer taxiën bedrieglijk. De poort kan immers ook vanuit een taxiënd vliegtuig worden geopend met eveneens op zeer selectieve basis toegekende elektronische afstandbedieners. Die zijn toegekend aan de bij de Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem gekende piloten. Het doortaxiën geschiedt in beide richtingen.

Na het beluisteren van getuigenissen, gestaafd met foto's die tot nadenken stemmen, heb ik aan het Bestuur van de Luchtvaart gevraagd om onverwijld een nieuwe inspectie uit te voeren op die luchthaven en mij op basis daarvan een voorstel voor versterking van de perimeter te doen dat rekening houdt met het feit dat het gerechtelijke besluit blijkbaar nog voor onbepaalde tijd op zich kan laten wachten. Intussen blijft het bestuur de evolutie volgen en wacht, net als de bij het geding betrokken partijen, op het vonnis.

09.03 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik denk dat er een groot verschil tussen de voorlopige afsluiting van 1.20 meter - wat vrij laag is - die op verschillende plaatsen reeds kapot is. Ik kan aannemen dat die poort opent met een afstandsbediening maar we stellen wel vast dat er geen controle is op het moment dat een vliegtuig een hangar binnenrijdt, terug buitenkomt en opstijgt. In die tussenperiode is er in elk geval geen controle; noch op personen, noch op goederen. Volgens mij is er terzake nood aan controle.

09.04 Minister Isabelle Durant: Mevrouw Descheemaeker, ik zal u de resultaten geven van de dringende inspectie. Ik zal mijn diensten de duidelijke opdracht geven om deze toestand een halt toe te roepen.

09.05 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): In de huidige toestand is dit zeker niet langer te verantwoorden.

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

10 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hulpverlening van de NMBS-personeelsleden aan rolstoelgebruikers" (nr. 5287)

10 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aide apportée par le personnel de la SNCB aux personnes se déplaçant en fauteuil"

Ce règlement mentionne l'accès des pilotes par la porte nord. Sur demande spéciale, cette porte peut également être actionnée depuis la tour de contrôle. Les pilotes connus peuvent accéder à cette entrée grâce à des codes. Une clôture provisoire a également été prévue.

Après avoir visionné les images inquiétantes, j'ai réclamé à l'administration de l'aéronautiques une nouvelle inspection et une nouvelle proposition, dans l'attente du jugement.

09.03 Anne-Mie Descheemaeker (AGALEV-ECOLO): Il y a loin de la clôture provisoire de 1,20 m de haut seulement, et qui est de surcroît détériorée, à la véritable clôture.

Le portail peut être ouvert depuis les avions au moyen d'une commande à distance mais, une fois que l'avion est dans le hangar, les personnes et les biens ne font plus l'objet d'aucun contrôle, ce qui est inacceptable.

09.04 Isabelle Durant, ministre: Je vous communiquerai les résultats de l'inspection et je chargerai mes services d'examiner d'urgence cette situation intolérable. Une situation aussi dangereuse ne peut persister.

roulant" (n° 5287)

10.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb reeds herhaaldelijk het probleem onder uw aandacht gebracht van een gemakkelijke toegang voor personen met een handicap – onder meer rolstoelgebruikers – tot de trein. Dit lijkt mij nochtans een essentieel onderdeel van de opdracht van universele dienstverlening. Ik heb bij vorige gedachtewisselingen zeer graag vastgesteld dat u wel oren had naar dit probleem.

De aanleiding voor mijn vraag van vandaag is wat de werkgroep "vorming en actie" uit mijn streek heeft moeten meemaken. Deze werkgroep bevordert de integratie van personen met een handicap door allerhande sociale activiteiten en initiatieven. Die personen hebben vanuit het verre leper de trein genomen naar Brussel. Zij hebben daar een slechte ervaring aan overgehouden. In de groep was er een rolstoelgebruiker die zich vanuit het station Brussel-Zuid wilde verplaatsen naar de metro. Bij die verplaatsing moeten heel wat niveauverschillen worden overwonnen. Het was op dat ogenblik onmogelijk om de lift te nemen. De begeleider van de groep heeft aan personeelsleden van het spoorbedrijf hulp gevraagd om de betrokkene via de trap twee verdiepingen lager te brengen naar de opstaphalte van de metro.

Wij doen reeds lang de vaststelling dat de stationsinfrastructuur niet overall is aangepast. Het is uiteraard niet mogelijk om met een vingerknip alle stations aan te passen voor de personen met een handicap. In antwoord op mijn vorige vragen kondigde u aan dat een aantal stations als proefstation zouden dienen voor aanpassingen aan de infrastructuur. Misschien kunt u mij enige duidelijkheid verschaffen over de stand van zaken op dat vlak? Heeft u terzake reeds beslissingen kunnen nemen of instructies kunnen geven aan de NMBS om in een aantal drukbezochte stations de overstap- en toegangsmogelijkheden voor rolstoelgebruikers te verbeteren?

Toen aan die personeelsleden van de NMBS om hulp werd gevraagd, kregen de leden van de werkgroep als antwoord dat die hulp niet mocht worden verstrekt omdat men daarvoor niet verzekerd is. Ik zou de minister willen vragen of dit klopt. Mogen NMBS-personeelsleden rolstoelgebruikers niet helpen omdat zij daarvoor niet verzekerd zijn? Tot wie moet een rolstoelgebruiker zich dan wenden voor hulp? Wat voor initiatieven heeft u reeds genomen om de toegankelijkheid van een aantal stations voor rolstoelgebruikers te verhogen?

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

Présidente: Marie-Thérèse Coenen.

Ten slotte, meer specifiek wat de Brusselse stations betreft, had ik graag geweten of er reeds plannen bestaan om de overgang tussen het treinstation, enerzijds en het metrostation, anderzijds voor rolstoelgebruikers te verbeteren?

Mevrouw de minister, ik werp geen steen naar het personeel van de NMBS, dat overigens in andere stations en bij andere gelegenheden graag bereid is om een helpende hand toe te steken. In een aantal stations werden trouwens hellende loopvlakken aangelegd, waarbij rolstoelgebruikers toegang hebben tot de treinen via een hellend vlak.

10.01 Yves Leterme (CD&V): Pour les personnes qui circulent en fauteuil roulant, prendre le train n'est pas chose aisée. Les correspondances notamment ne constituent pas une sinécure.

A Bruxelles-midi, sous le prétexte qu'ils ne sont pas assurés pour cela, les employés de la SNCB refusent de porter les utilisateurs d'un fauteuil roulant dans les escaliers pour leur permettre de rejoindre le métro. Est-ce exact? A qui les personnes en fauteuil roulant doivent-elles s'adresser?

Comment la ministre compte-t-elle faciliter les déplacements en train pour ces personnes? Songe-t-elle aussi aux correspondances avec le métro? Sans doute n'est-il pas facile d'adapter rapidement les gares aux besoins des personnes en fauteuil roulant. Dans quelles gares de tels aménagements ont-ils déjà été effectués?

Er mag ook niet het onmogelijke worden geëist van het personeel. De aanpassing van de stations moet trouwens in fasen gebeuren, maar het is wel een belangrijk onderdeel van de opdracht openbare dienstverlening door de spoorwegen. Mevrouw de minister, graag bekwam ik zicht op de geleverde inspanningen, om voorvallen zoals de werkgroep Vorming en Actie uit mijn streek er een meemaakte, in de toekomst te vermijden.

Voorzitter: Lode Vanoost, voorzitter.

Président: Lode Vanoost, président.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, ik hecht veel belang aan dit thema.

Volgens de NMBS zijn de personeelsleden steeds bereid rolstoelgebruikers te helpen bij het in- of uitstappen van de treinen en hen te begeleiden in de stations. Deze dienstverlening is uiteraard gratis.

Kan ik tijdens de replieken evenwel een antwoord krijgen op de vraag of het gaat om één incident of om een reeks van incidenten. Het is voor mij belangrijk dit te weten, zelfs al gaat het om een eenmalig incident.

Omwille van het gewicht van een elektrische rolstoel beschikt het personeel van de NMBS over mobiele oprijhellingen op de perrons. Het dragen van rolstoelgebruikers op de trappen is ronduit gevaarlijk, zowel voor de inzittende als voor het personeel.

Overigens engageert de NMBS zich ertoe om vrijwillig tussen te komen indien bij een ongeval het personeelslid persoonlijk door de rolstoelgebruiker zou worden aangesproken. Zowel in geval van burgerlijke vervolging als in geval van strafvervolging draagt de NMBS binnen zekere grenzen de verdedigingskosten en gebeurlijk de te betalen schadevergoedingen ten laste van haar personeelsleden.

Tot wie of hoe moeten de personen met een beperkte mobiliteit zich wenden in de stations? Een rolstoelgebruiker die hulp wenst in een station contacteert het liefst telefonisch zijn vertrekstation en indien mogelijk 24 uur op voorhand. Voor de grote stations volstaat het om een uur op voorhand te telefoneren. Op die wijze kan het personeel, dat ook voor andere taken moet instaan, worden vrijgemaakt om betrokkene te helpen.

Ik heb veel contact met organisaties van personen met beperkte mobiliteit en daaruit blijkt dat de steun en de beschikbaarheid van het personeel van de NMBS over het algemeen vrij goed is. Dat betekent evenwel niet dat alles perfect verloopt en dat er zich nooit een probleem voordoet. Sommige personen of organisaties kunnen inderdaad worden geconfronteerd met problemen tijdens hun verplaatsingen.

In de gratis brochure Gids voor de Reizigers met Beperkte Mobiliteit worden de telefoonnummers van de stations vermeld waar hulp kan worden aangevraagd. Deze informatie is tevens te vinden op de website van de NMBS.

Ik had het reeds over mijn verschillende initiatieven met de GAMA en

10.02 **Isabelle Durant**, ministre:

La SNCB me dit que ses employés sont toujours prêts à aider gratuitement les personnes en fauteuil roulant pour embarquer et pour descendre du train. Avez-vous connaissance d'autres cas concrets de refus ? Porter des personnes en fauteuil roulant pour monter les escaliers est d'ailleurs une manœuvre très dangereuse. Néanmoins, la SNCB est prête, en cas d'accident, à défendre son personnel contre la plainte que pourrait déposer une personne handicapée.

Les personnes à mobilité réduite peuvent solliciter une assistance en téléphonant. Cette information figure dans un mini-guide et sur le site Internet de la SNCB.

L'accès des trains à tous est un dossier qui m'est cher. Il faut prendre cette dimension en considération dès le stade du projet, en concertation avec les groupements de personnes à mobilité réduite. J'ai demandé à une association de fait regroupant toutes les organisations de réaliser une étude sur trois gares choisies par région. De même, dans tous les projets du RER, l'accessibilité pour tous fera partie des priorités. La SNCB réalise des travaux dans 93 gares afin que les personnes à mobilité réduite puissent toujours trouver une gare accessible à une distance limitée. De plus, la société tient compte de cet aspect lors de chaque nouvelle construction ou rénovation. Dans la perspective du prochain contrat de gestion, les associations représentatives seront consultées

de Nationale Vereniging voor Huisvesting van Personen met een Handicap. Er zijn proefprojecten op til. Net voor de zomer ontving ik het volledig rapport in dat verband, waarvan de inhoud zeer interessant is. Het is geenszins een idealistisch of utopisch rapport, maar het handelt over alle details die moeten gebeuren voor het werk op de werven wordt aangevat.

Deze proefprojecten in samenwerking tussen de NMBS en de voornoemde organisaties, alsook het rapport waarvan sprake, moeten de basis vormen om in het kader van het beheerscontract een goede samenwerking tot stand te brengen.

Het is mijn bedoeling om in het kader van het beheerscontract een basis te hebben om een echte samenwerking te laten ontwikkelen – niet te eisen. Ik denk dat alleen deze organisatie de juiste visie heeft op de grote en kleine elementen. Anders moeten wij na de werkzaamheden vaststellen dat bepaalde zaken over het hoofd werden gezien. Ik wil in het kader van het beheerscontract een hoofdstuk opnemen over de samenwerking van de organisatie van personen met beperkte mobiliteit en de NMBS met betrekking tot het verbeteren van de stations, zowel voor kleine als voor grote werven. Op die manier wil ik werken. Zoals u al zei is het onmogelijk om de NMBS te vragen morgen te beginnen met alles te veranderen. Ik zie dat de samenwerking met terzake technisch onderlegde onderhandelaars van de NMBS uitstekend is. Dat moet in het algemeen worden doorgetrokken naar alle diensten. Hetzelfde gold voor het GEN. Ik heb deze vereniging geconsulteerd met betrekking tot het nieuw rollend materieel. Als de NMBS nieuw rollend materieel moet kopen, is het heel belangrijk dat deze organisatie kan worden gehoord voor de bestelling. Ik hoop dat ik hier steun voor zal krijgen, want ik wil in het volgend beheerscontract absoluut een echt hoofdstuk over de samenwerking met deze organisatie opnemen. Zij moeten structureel worden geraadpleegd voor het uitwerken van de nieuwe inrichtingen op verschillende geplande werven.

10.03 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de minister, ik ga eerst even in op de hulp van het NMBS-personeel. Mijn vraag is geïnspireerd op een concreet voorval. Ik kan niet zeggen dat zo'n voorval vaak voorkomt. U hebt dus gelijk dat het beter is te reageren op systematische vergetelheden. Aan de andere kant is zo'n ervaring wel traumatiserend. We moeten hier aandacht aan schenken hoewel we uiteraard ook begrip moeten opbrengen voor de moeilijke situatie waarin het NMBS-personeel vaak verkeert. Wij mogen zeker niet twifelen aan de goede wil van het personeel.

Mevrouw de minister, het is interessant dat u de wil vertoont om op basis van een goed rapport te komen tot een onderbouwde paragraaf in het beheerscontract. Het gebruik van de resultaten die uit zo'n dialoog moeten komen met betrekking tot de toegankelijkheid van het spooraanbod voor personen met een beperkte mobiliteit vind ik een uitstekend spoor, zeker voor het rollend materieel. Er is het feit dat een rolstoel niet eens door een gang kan in een treinwagon. Ik weet dat dit niet altijd mogelijk is en dat het ook andere problemen veroorzaakt. Ook het bekijken van de opstaphoogte van het rollend materieel is een goed initiatief. U hebt daar mijn volle steun voor. Ik zal mij de vrijheid veroorloven daar binnen enkele maanden nog eens op terug te komen. Ik meen dat dit erg belangrijk is en ik neem graag akte van uw goede intenties om komaf te maken met een aantal

structureel.

Ces associations sont également entendues lors de l'achat de nouveau matériel roulant.

J'ai appris que la STIB entend également rendre le métro plus accessible aux handicapés en équipant les gares d'ascenseurs. Cela demandera du temps et de l'argent. En attendant, la société met en service des minibus.

10.03 Yves Leterme (CD&V): Ma question était, en effet, inspirée par un accident, heureusement isolé, qui a eu des conséquences traumatisantes.

La ministre est favorable à l'insertion dans le contrat de gestion d'un paragraphe relatif à l'accessibilité des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant aux personnes souffrant d'un handicap, et ce à l'issue d'un dialogue approfondi. Je m'en réjouis.

situaties die voor de betrokken personen onterend zijn en die een appèl zouden moeten doen op ons "geweten" als personen met een niet-beperkte mobiliteit.

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

De vragen nrs. 5335 en 5456 van de heren Daan Schalck en Peter Vanvelthoven en de samengevoegde vragen nrs. 5459 en 5494 van de heren Luc Goutry en Koen Bultinck worden naar een latere datum verschoven.

De vraag nr. 5359 van de heer Luc Sevenhans werd wegens overlapping ingetrokken.

11 Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het voorkooprecht van de NMBS in de Noordzeeterminal in Antwerpen" (nr. 944)

11 Interpellation de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de préemption que la SNCB détient sur le terminal de la mer du Nord à Anvers" (n° 944)

11.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik denk niet dat ik in deze commissie iemand moet overtuigen van het belang van onze Vlaamse havens en de inbreng in onze economie. Dat de NMBS ook aandeelhouder is in een havenbedrijf is misschien iets minder bekend. De NMBS is aandeelhouder van de Noordzeeterminal. Via deze weg is de maatschappij voor ongeveer 6% aandeelhouder in de groep Hessen-Noordnatie. Dat de NMBS aandelen heeft in een havenbedrijf kan misschien ongebruikelijk lijken, maar men mag niet uit het oog verliezen dat Antwerpen de grootste spoorweghaven ter wereld heeft. Vanuit die optiek is het vrij logisch dat de NMBS daarin participeert. Ook gelet op de toekomst zou het wel eens heel belangrijk kunnen zijn dat zij hun activiteiten kunnen uitbreiden om hun positie op de Europese markt te verstevigen.

Ik heb de volgende reden om u te interpelleren, mevrouw de minister. De groep Hessen-Noordnatie is met zijn 22 terminals de grootste goederenbehandelaar in Antwerpen en Zeebrugge geworden. Binnenkort wordt deze groep aan Port Singapore Authority – PSA –, een Singaporees staatsbedrijf, verkocht. Deze internationale groep heeft een zeer interessant bod gedaan op onze twee grootste Vlaamse goederenbehandelaars. Dat bod is ook in goede aarde gevallen, want ik heb de indruk dat men er graag op ingaat. Ik heb er zeker geen probleem mee dat iemand zijn bedrijf wilt verkopen. Ik zou het misschien ook doen, maar hier gaat men een monopoliepositie creëren voor een buitenlands bedrijf in de Antwerpse haven en de haven van Zeebrugge. Daarom moet bij ons een belletje gaan rinkelen, vooral omdat de overheid heel wat in infrastructuurwerken heeft geïnvesteerd. Laten wij ook de investeringen in arbeid van onze havenarbeiders niet vergeten. Daarom moeten wij de vraag durven stellen wie van deze overname beter wordt: de haven van Antwerpen, de haven van Zeebrugge, Vlaanderen, België of de havenarbeiders? Gesproken uit mijn ervaring ben ik ervan overtuigd dat alleen de aandeelhouders hier beter van zullen worden. Wij mogen niet toestaan dat men onze haven zomaar doorspeelt aan een buitenlands bedrijf. Ik heb er zeker geen probleem mee om af en toe iets aan het buitenland te verkopen, maar op termijn kunnen wel tegengestelde belangen spelen. Zolang onze belangen samenlopen met die van Singapore zal er geen probleem zijn, maar de dag dat daartussen een

11.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): La SNCB partage avec "Noordnatie" la propriété du terminal de la mer du Nord à Anvers. Elle détient 33 pour cent des actions et dispose d'un droit de préemption. PSA, une entreprise d'Etat singapourienne, absorbera prochainement plusieurs des principaux négociants en marchandises. Le terminal de la mer du Nord à Anvers devrait lui aussi passer entre des mains étrangères. Le futur groupe détiendrait 80 pour cent du marché des conteneurs. Une entreprise étrangère occuperait ainsi une position de monopole à Anvers et à Zeebrugge. Les seuls à qui cette opération profitera seront les actionnaires. C'est le moteur de notre économie que nous mettons à l'encan. L'absence de réactions chez les hommes politiques est incompréhensible, d'autant qu'il n'est pas certain que PSA drainera davantage d'activités vers le terminal d'Anvers. L'entreprise cherchera sans doute à faire jouer la concurrence entre les ports. Monsieur Schouppe connaît le dossier et le défend farouchement. Il serait prêt à tirer parti de la position de force de la SNCB. Toutefois, à ce jour, celle-ci n'est pas partie à la vente. Je crains d'ailleurs qu'il soit trop tard. La SNCB dispose d'un droit de

verschil optreedt, zullen heel wat politici de ogen opentrekken. Dan is het uiteraard wel te laat.

Ik heb 25 jaar dienst in de haven van Antwerpen en daardoor weet ik dat deze overname op termijn een slechte zaak voor onze Vlaamse economie zal worden. Wij verkopen de motor van onze economie. Natuurlijk wil ik de zaak niet te eenzijdig bekijken. Ik heb mij goed geïnformeerd en ik ben op zoek gegaan naar de voordelen die aan deze uitverkoop zouden kunnen verbonden zijn.

De kennis die onze havens hebben opgebouwd, behoort tot de beste ter wereld. Antwerpen en Vlaanderen staan dankzij de haven van Antwerpen op de wereldkaart. Daarom heeft het mij zo verbaasd dat de politieke wereld zo rustig is gebleven terwijl men in Groot-Brittannië bij een gelijkaardige zaak moord en brand schreeuwde. Ik refereer aan een Belgisch bedrijf dat 25% van de biermarkt in handen zou krijgen. Dat kan daar niet, maar hier verkopen wij gewoon onze haven uit.

Het belangrijkste argument is dat PSA meer trafiek naar Antwerpen zou halen. Ik wacht nog steeds op een argument dat die bewering kan staven. PSA is een goederenbehandelaar. Het bedrijf transporteert goederen, maar produceert ze niet zelf. Hoe kan men dat zomaar creëren? Ik weet zeker dat een firma als PSA gemakkelijk de ene haven tegen de andere zal kunnen uitspelen. Ik vraag mij af in wiens belang dat is. Nochtans is de rol van de NMBS een belangrijk aspect in deze zaak.

Uit de eerste reacties heb ik begrepen dat de heer Schouppe heel goed op de hoogte is en het dossier goed behartigt. De NMBS staat sterk in dit overnamedossier en de heer Schouppe is bereid die positie te gebruiken. Toch meen ik ook begrepen te hebben dat de NMBS nog steeds niet wordt betrokken bij de overname en ik betreur dit. Ik vrees namelijk dat de NMBS achter het net zal vissen.

Ik kom nu tot de kern van mijn interpellatie. De NMBS heeft een voorkeepsrecht op de aandelen van de Noordzeeterminal. Zij bezit een derde van de aandelen en kan dit nog opdrijven. Als de NMBS haar optie zou lichten is er nog een verankering in deze ganse overname, die niet alleen in het belang van Vlaanderen maar ook in dat van de NMBS zou zijn. De NMBS is dus de enige die nog kan verhinderen dat in de Antwerpse haven een monopolie wordt gecreëerd. Dit is uiteraard niet de enige reden voor de aankoop. De NMBS dient uiteraard ook te investeren in de haven en moet ook een graantje kunnen meepikken van deze miljardenstroom.

De heer Schouppe heeft ook duidelijk gesteld dat de havenstructuur met miljarden gemeenschapsgeld wordt uitgebouwd. Waarom zouden wij daar dan ook niet aan deelnemen? Mevrouw de minister, in de marge van deze commissie en in de plenaire vergadering is dit dossier al ter sprake gekomen, maar u hebt steeds ontwijkend geantwoord. Vandaag zou ik toch graag het standpunt van deze coalitie horen. Gaan wij op alle vlakken de nodige middelen aan de NMBS geven om haar positie uit te bouwen in deze onderneming?

11.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS is inderdaad voor een derde van het kapitaal aandeelhouder in de Scheldecontainerterminal-Noord. Tussen de partners bestaan

préemption sur le terminal de la mer de Nord. Le fera-t-elle valoir ? Est-elle encore en mesure d'empêcher la constitution d'un monopole dans le port d'Anvers ? Ce dossier a déjà été abordé à plusieurs reprises. Jusqu'à présent, la ministre a toujours fourni des réponses évasives. Allons-nous accorder à la SNCB tout le soutien dont elle a besoin afin d'occuper une position de force ?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB détient, en effet, un tiers des actions du terminal portuaire.

duidelijke afspraken over de wederzijdse afspraken en plichten ingeval van overdracht van aandelen. In de eerste plaats beoogt de NMBS haar positie in de Antwerpse haven veilig te stellen teneinde een maximaal aantal containers naar het spoor te brengen. De werkwijze die terzake zal worden gevolgd zal uitsluitend afhangen van de vorm van samenwerking die de nieuwe partners met de NMBS wensen uit te bouwen. Dit is de informatie door de NMBS gegeven in het kader van de commerciële autonomie van de NMBS.

Les partenaires sont liés entre eux par des accords relatifs à leurs droits et devoirs. La SNCB doit protéger ses intérêts dans le port afin de maximiser le nombre de conteneurs transportés par le rail. Elle sera informée des projets de ses partenaires. La méthode de travail dépendra de la forme sous laquelle les nouveaux partenaires envisagent la coopération avec la SNCB.

11.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet niet meer hoe te reageren. Ook vorige week kreeg ik een dergelijk antwoord op mijn vraag over de IJzeren Rijn.

Mevrouw de minister, ik begrijp dat u in het begin geen duidelijke kijk op dit dossier had, maar de heer Schouppe heeft duidelijk gesteld dat hij van u steun verwacht en ik zou van u willen horen of u zijn visie volgt. U moet hierover toch iets meer kunnen vertellen. Als u te lang wacht is het te laat. Ik verwacht van u een engagement. Zult u de heer Schouppe steunen of niet?

11.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Je présume que la ministre s'est, entre-temps, suffisamment familiarisée avec le dossier. M. Schouppe demande de l'aide. La ministre peut-elle nous en dire plus à ce propos? S'engage-t-elle à apporter son soutien?

11.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Sevenhans, ik heb uw vraag beantwoord in het licht van de strategie van de NMBS om haar positie in de Antwerpse haven te versterken en veilig te stellen.

11.04 Isabelle Durant , ministre: La SNCB étudiera cette question sous l'angle de sa stratégie.

Ik kan u alleen de strategie van de NMBS meedelen.

11.05 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik kan alleen vaststellen dat de minister geen visie heeft. Waar zijn wij hier in feite mee bezig?

11.05 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Que sommes-nous en train de faire ? Je proteste contre ce genre de réponses et je déposerai une motion.

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 Koen Bultinck, Jan Mortelmans en Luc Sevenhans en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Luc Sevenhans
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering de nodige middelen ter beschikking te stellen van de NMBS zodat deze haar
voorkooprecht van aandelen in de Noordzeeterminal kan uitoefenen."

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Koen Bultinck, Jan Mortelmans et Luc Sevenhans et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Luc Sevenhans
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement de mettre à la disposition de la SNCB les moyens nécessaires en vue de lui

permettre d'exercer son droit de préemption sur les parts dans le terminal de la mer du Nord."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Jean Depreter, Bart Somers en Lode Vanoost en mevrouw Marie-Thérèse Coenen.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Jean Depreter, Bart Somers et Lode Vanoost 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.

12 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid op bepaalde spoorlijnen" (nr. 5492)

12 Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité sur certaines lignes ferroviaires" (n° 5492)

12.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, verschillende personeelsleden van de NMBS hebben ons gesignaleerd dat de veiligheidssituatie op bepaalde lijnen, voornamelijk dan de verbindingslijnen tussen Brussel en Wallonië, momenteel te wensen overlaat. Merkwaardig genoeg zijn vooral de Vlaamse treincontroleurs – het zijn ook zij die ons verwittigd hebben – daarvan het meest de dupe. Ik geef enkele voorbeelden. Er wordt meer en meer vastgesteld dat er openlijk drugsgebruik gepleegd wordt op de treinen, ook dealers gaan vrij onverstoord optreden. Het is opvallend dat vooral de woensdagnamiddag, wanneer de scholieren de trein nemen, die zaken zich voordoen. Dit is bijvoorbeeld het geval op de lijn Brussel-Namen maar ook op de lijn Brussel-Tubize en Brussel-Ottignies. Daar komt nog bij dat op de lijn Ottignies-Charleroi geregeld gevallen van diefstal, afpersing en geweld worden vastgesteld, met als brandpunt de omgeving van het station van Farciennes. Op de lijn Brussel naar Quiévrain bevinden zich geregeld agressieve jongeren die weigeren te betalen.

Vlaamse controleurs moeten vaststellen dat hun Franstalige collega's veel lakser zijn op dit vlak dan zijzelf. Zij weigeren vaak heel bewust om controles uit te voeren en gaan moeilijkheden uit de weg. Uiteraard zijn daarvan de Vlaamse collega's de dupe omdat zij hun job wel willen waarnemen en omdat zij Vlaming zijn en om die reden blijkbaar uitgescholden worden door die zwartrijders die hen dan, buiten het feit dat zij niet willen betalen, ook nog eens racistische opmerkingen roepen in de aard van "sales flamins".

Er blijkt ook een groot verschil te zijn tussen de wijze waarop de federale politie bij het spoor vandaag optreedt vergeleken met de spoorwegpolitie vroeger. Agenten klagen erover dat zij veel meer papierwerk hebben en daardoor minder op het terrein aanwezig kunnen zijn om de controleurs te kunnen bijstaan. De controleurs voelen zich op hun beurt minder gesteund en zeker ook niet gesteund door de bewakingsdienst van de spoorwegen. Die mensen zijn ongewapend en zijn al zo mogelijk nog meer machteloos dan de spoorwegpolitie.

Mevrouw de minister, beschikt u over cijfers over die criminaliteit en die ongeregelde heden in en nabij de treinen? Ik wil daarmee uiteraard niet zeggen dat die zich louter en alleen voordoen in het Waalse landsgedeelte, maar er schijnt een opmerkelijk verschil te bestaan tussen de lijnen ten zuiden van Brussel en die ten noorden van

12.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Sur diverses lignes de la SNCB, on constate des faits de consommation publique de drogues, de vol et de violences. Les contrôleurs flamands constatent que leurs collègues francophones refusent souvent d'effectuer les contrôles.

La ministre dispose-t-elle, plus particulièrement pour la partie francophone du pays, de chiffres concernant la criminalité dans les trains et les gares? Une évolution a-t-elle été constatée au cours des dernières années? Existe-t-il des statistiques par Région ou par province? Dispose-t-on de données sur le nombre de personnes voyageant sans titre de transport valable? Quelles mesures sont prises pour lutter contre la consommation de drogues dans les trains? La ministre a-t-elle l'intention de réagir face au racisme linguistique dont témoignent certains voyageurs à l'égard des contrôleurs flamands? Des instructions ont-elles été données pour ne pas contrôler les jeunes voyageurs? Les contrôles sont-ils totalement proscrits à Bruxelles aux heures de pointe?

Les interventions de la police des chemins de fer ont-elles perdu en efficacité? Comment la ministre peut-elle y remédier?

Brussel. Werden daarover reeds vergelijkende studies gemaakt? Is daar een evolutie in waar te nemen? Bestaan daar statistieken over, per gewest of per provincie? Wordt er een evolutie waargenomen in verband met het zwartrijden op deze lijnen? Is dat meer vastgesteld de laatste maanden of jaren dan vroeger? Wat wordt er uiteindelijk ondernomen? Erkent u ook het probleem van het openlijk drugsgebruik op treinen? Klopt het dat er onder de Franstalige controleurs afspraken bestaan om lastposten zo weinig mogelijk te controleren en om zeker jongeren zo weinig mogelijk te controleren? Is de minister bereid om op te treden of te doen optreden tegen taalracisme vanwege reizigers ten aanzien van controleurs?

Er wordt ook melding gemaakt van een rondzendbrief waarin wordt aangeraden om moeilijkheden en agressies zoveel mogelijk te vermijden door zoveel mogelijk jongeren ongemoeid te laten. Is dit juist? Bestaan er inderdaad instructies van die aard? Klopt het dat er in Brussel tijdens de spitsuren al helemaal niet meer mag gecontroleerd worden om moeilijkheden te voorkomen?

Mevrouw de minister, is het inderdaad zo dat de spoorwegpolitie vandaag minder efficiënt kan optreden dan vroeger? Werd hierover al vergelijkend onderzoek verricht? Zo ja, wat is daarvan de oorzaak? Wenst u daar iets aan te doen? Ik dank u nu al voor uw antwoord.

12.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, cher collègue, dans la question qui m'est posée, je trouve qu'il y a pas mal d'insinuations que je peux difficilement accepter. Je suis tout à fait disposée à répondre aux questions précises qui me sont posées, mais je ne peux accepter des insinuations malveillantes à propos de certains comportements. Nonobstant, je répondrai à votre question de manière précise.

12.02 Minister Isabelle Durant: Uw vraag bevat insinuaties die ik niet kan aanvaarden.

Ten eerste, geef ik de cijfers. Sinds de integratie van de spoorwegpolitie in de federale politie worden de criminaliteitscijfers niet meer door de NMBS bijgehouden. De feiten en de incidenten die op het domein van de NMBS worden vastgesteld, worden behalve aan de centrale meldkamer van de NMBS ook aan de daarvoor aangewezen politiediensten doorgegeven. De NMBS houdt alleen cijfers bij die betrekking hebben op de gevallen van agressie op haar personeel.

Ten tweede, wijst het aantal vastgestelde overtredingen in vergelijking met het jaar 2000 op een stabilisatie: er is een stijging van 1%.

Ten derde, er is geen gedoogbeleid ten opzichte van openlijk druggebruik. Indien druggebruik wordt vastgesteld, worden de federale of de lokale politiediensten ingelicht. De NMBS heeft geen inzage in de richtlijnen die terzake aan de federale en/of lokale politie gegeven werden.

Ten vierde, het klopt niet dat er onder Franstalige controleurs afspraken bestaan om geen controles uit te voeren. Alle treinbegeleiders doen consequent controles. In geval van verbale agressie, van welke aard dan ook, die niet door de beugel kan, legt de betrokken treinbegeleider klacht neer bij de politie.

Ten vijfde, er bestaat een onderrichting die de treinbegeleiders aanraadt om tegenover agressieve reizigers niet eigenhandig op te

La SNCB ne tient plus à jour les données relatives à la criminalité mais seulement les cas d'agression sur son personnel. La SNCB transmet toutefois les données à la police. Le nombre de cas de fraude s'est stabilisé par rapport à l'année 2000. Il n'est pas question de politique de tolérance en matière de consommation de drogues: chaque constat est transmis à la police. Il n'existe aucun accord entre contrôleurs francophones pour ne pas effectuer de contrôle. En cas d'agression verbale, une plainte est déposée auprès de la police. Les accompagnateurs de trains ont reçu pour consigne de ne pas réagir eux-mêmes en cas d'agression, mais de demander l'intervention de la police. A Bruxelles, il n'est pas interdit de contrôler pendant les heures de pointe.

treden, maar om via de centrale meldkamer tussenkomst te vragen van politiediensten of van de interne bewakingsdienst in een nabijgelegen station.

Ten zesde, het klopt niet dat er wordt verboden in Brussel tijdens de spitsuren te controleren.

Ten zevende, de spoorwegpolitie is volledig geïntegreerd in de federale politie. In tegenstelling tot de vroegere spoorwegpolitie wordt zij nu geleid op basis van de prioriteiten die werden vastgesteld door de minister van Binnenlandse Zaken. Als gevolg van een rondetafelgesprek tussen de NMBS en de minister van Binnenlandse Zaken op 29 juni 2001 werden een aantal werkgroepen opgericht die een betere werking van de politiediensten zullen nastreven. De verschillende werkgroepen zijn onder meer: preventie, verdeling van de bevoegdheden tussen de federale en de lokale politie op het spoorwegdomein, de platformveiligheid – dit in samenwerking met de andere openbare vervoersmaatschappijen –, de uitbreiding van de bevoegdheden van de interne bewakingsdienst en de uitwisseling van informatie tussen de NMBS en de federale politie. De besluiten en voorstellen van deze werkgroepen moeten op termijn leiden tot een optimale synergie tussen de NMBS en de politiediensten.

12.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik dank u voor dit vrij gedetailleerde antwoord. Ik heb daarnet niets willen insinueren, ik heb alleen willen weergeven wat leeft bij een aantal controleurs. Ik heb ook uitdrukkelijk gezegd dat Vlaanderen zeker niet gespaard blijft van criminaliteit en andere moeilijkheden. Ik heb alleen vastgesteld dat de controleurs vaststellen dat vooral op de lijnen tussen Brussel en Wallonië zich problemen voordoen, veel meer dan in Vlaanderen en dat de controleurs daarvan het slachtoffer zijn want dat zij daarbovenop uitgescholden worden voor 'sales Flamins' en andere lelijke zaken. Dat ligt hen wel zwaar op de lever.

Mevrouw de minister, u hebt zelf erkend dat de NMBS enkel beschikt over gegevens in verband met agressie op haar eigen personeel. Dit lijkt me nogal dunnetjes. Ik beschouw dit als struisvogelpolitiek. Ik denk dat de NMBS – en dat mag u zeker tegen de heer Schouppe zeggen – er alle belang bij heeft om goed bij te houden wat er gebeurt op haar treinen, ook wat de criminele feiten betreft, zodat zij daaromtrent een preventiebeleid kan voeren. Het is niet omdat de politie is weggetrokken van het spoor en omdat de spoorwegpolitie als zodanig niet meer bestaat, dat er geen preventie kan worden gevoerd door de NMBS zelf. Zij heeft er dus veel belang bij dat zij op de hoogte is van alle ontwikkelingen inzake criminaliteit. Zij moet daarvoor ook de nodige middelen uittrekken.

Voorts zegt u dat er zeker geen afspraken of richtlijnen bestaan om niet op te treden, en dat men wel degelijk tegen druggebruik optreedt en dergelijke meer. Ik hoop het.

Ik krijg signalen dat het veel te weinig gebeurt en dat men veel te veel door de vingers ziet. Ik zal dit meedelen aan een aantal controleurs en zij zullen de zaken uiteraard verder volgen. Ik zal dat met grote waakzaamheid blijven volgen en u daar op het juiste moment, wanneer de problemen zich blijven voordoen, opnieuw mee confronteren. Wat Binnenlandse Zaken betreft, hoop ik dat politiebeambten zeker niet minder controles zullen uitvoeren in de

La police des chemins de fer est intégrée à la police fédérale sous la direction du ministre de l'Intérieur. Plusieurs groupes de travail doivent, à terme, permettre une synergie entre la SNCB et les services de police.

12.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je remercie la ministre pour cette réponse détaillée.

Je n'ai rien voulu insinuer. Je me suis simplement fait l'écho des constatations des contrôleurs. Ils sont victimes d'un nombre croissant d'incidents sur les lignes de Bruxelles et de Wallonie. Ils se font également traiter de « sales Flamins ».

La SNCB ne tient pas à jour les données relatives à la criminalité qu'elle se borne à transmettre à la police. La police des chemins de fer n'existe plus, mais cela ne signifie pas que la SNCB ne peut pas mener de politique de prévention. La SNCB doit investir dans cette politique.

J'espère de tout cœur que la ministre tiendra ses engagements, à savoir une augmentation de la fréquence des contrôles, par exemple en matière de consommation de drogues dans les trains et les gares. Je ne manquerai pas de communiquer ces promesses au personnel de train concerné.

stations en op de treinen. Integendeel, gelet op de stijgende problemen is er volgens mij nood aan meer controles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente stakingen bij de NMBS" (nr. 5509)

13 Question de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les grèves récentes à la SNCB" (n° 5509)

13.01 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van de recente "politieke" stakingen bij de NMBS. Wij hebben kunnen vaststellen dat een relatief beperkte groep mensen die zich in een monopoliepositie bevinden, een grote ontregeling van het maatschappelijke leven kunnen organiseren en realiseren. Dit heeft uiteraard enorme sociale en financiële gevolgen.

Het is merkwaardig dat er bij de NMBS – in tegenstelling tot andere bedrijven – helemaal geen afspraken zijn gemaakt tussen de bedrijfsleiding en de vakbonden met betrekking tot een minimale dienstverlening. Dit is merkwaardig omdat dit in andere bedrijven een goede traditie is geworden. Ik haal terzake drie concrete voorbeelden aan. Ten eerste, in de privé-sector zijn er in heel wat sectoren goede, sluitende afspraken gemaakt tussen vakorganisaties en het bedrijfsleven om tijdens stakingen – een recht dat ik als laatste zou willen contesteren – een minimale dienstverlening in stand te houden.

Ten tweede, ook in belangrijke overheidsbedrijven zijn soortgelijke afspraken gemaakt. Ik denk aan Belgocontrol, Belgacom en De Post. Bij dit laatste bedrijf is bijvoorbeeld de afspraak gemaakt dat tijdens stakingen de krantenbedeling wordt gegarandeerd.

Ten derde, in Nederland hebben de vakorganisaties samen met het bedrijfsleven afgesproken dat tijdens stakingen er een minimale dienstverlening blijft bestaan en dan vooral op de spitsuren omdat het wegvallen van treinen tijdens die periode een overdreven ontregeling van het maatschappelijk leven met zich brengt.

Het is verbazingwekkend dat een dergelijke afspraak niet werd gemaakt bij de NMBS. Ik had graag een duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag. Zijn er bij de NMBS afspraken gemaakt tussen de bedrijfsleiding en de vakorganisaties over aspecten van minimale dienstverlening tijdens stakingen? Indien dit niet het geval is – wat ik vermoed – had ik graag geweten wat daarvoor de reden is. Hoe komt het dat de NMBS zowat de enige uitzondering is op de regel inzake minimale dienstverlening?

Ten vierde, zijn er plannen om binnen de NMBS een dialoog op gang te brengen tussen de bedrijfsleiding en de vakorganisaties om tot dergelijke afspraken te komen? Als ik de vakorganisaties hoor, moet het voor de directie niet moeilijk zijn om tot dergelijke afspraken te komen. De staking was volgens de vakbonden absoluut niet gericht tegen de directie, de raad van bestuur of de beleidsorganen van de NMBS. Integendeel, zij zagen in de directie een sterke bondgenoot. Die bondgenoot moet toch in staat zijn om in het kader van het algemeen belang tot een aantal afspraken te komen betreffende de

13.01 Bart Somers (VLD): Lors des récentes grèves à caractère politique qui ont paralysé le rail, il est apparu qu'un groupe restreint de personnes est en mesure de gravement perturber la vie sociale, avec toutes les conséquences que cela entraîne tant sur le plan social que financier. La SNCB n'applique manifestement pas le système de service minimum que le patronat conclut avec les syndicats. Dans le secteur privé, des accords fermes prévoient le maintien d'un service minimum en cas de grève. Dans d'importantes entreprises publiques, comme Belgacom et La Poste, les syndicats se portent garants de la distribution des journaux.

A l'étranger, comme aux Pays-Bas par exemple, les organisations syndicales et le patronat ont conclu des accords concrets pour assurer un service minimum aux heures de pointe. Pourquoi est-il impossible de conclure ce type d'accords à la SNCB ? Ou bien alors existe-t-il en Belgique des accords entre la SNCB et les syndicats prévoyant la garantie d'un service minimal ? Dans la négative, envisage-t-on de prendre éventuellement des initiatives dans ce sens ? Le cas échéant, la ministre prendra-t-elle contact avec la SNCB afin que cette dernière élabore ce type d'accords ?

minimale dienstverlening ingeval van staking.

Ten slotte, misschien legt de bedrijfsleiding, met name de heer Schouppe en zijn omgeving, een gebrek aan initiatief aan de dag. Dit zou ons wel verwonderen aangezien uit de interpellatie van collega Van Campenhout is gebleken dat het ABX-verhaal toch van zeer veel zin voor initiatief getuigt. Bent u dan zelf bereid om het gesprek te leiden over een minimale dienstverlening bij stakingen of hoe de bedrijfsleiding en de vakorganisaties daarbij tot een akkoord kunnen komen?

Het is niet de bedoeling van mijn vraag om het vakbondsrecht uit te hollen. Alles moet juist in overleg gebeuren. Een verantwoordelijke vakorganisatie die oog heeft voor het algemeen belang, zal begrijpen dat er binnen de NMBS afspraken over een minimale dienstverlening op zijn plaats kunnen zijn in het geval van stakingen.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal eerst mijn visie toelichten op de voorbije driedaagse staking. Hoewel de redenen die door de vakbonden officieel naar voren werden gebracht niet gemakkelijk te vatten zijn, stel ik vast dat zij blijk geven van een zeker onbehagen omtrent de doelstellingen van de wetshervorming en omtrent de financiële situatie van de NMBS, meer bepaald de schuldenlast en de middelen bestemd voor opdrachten van openbare dienst. Zolang de NMBS geen bedrijfsplan op lange termijn voorstelt over haar vooruitzichten inzake economische activiteiten, is het voor de overheid onmogelijk om op deze vragen van de vakbonden een oordeelkundig antwoord te formuleren. Dit punt werd meermaals beklemtoond.

Ik ben ervan overtuigd dat pogingen om de hervorming vertraging te laten oplopen niet in het belang zijn van het bedrijf en de werknemers. Het tegendeel is zelfs waar. Eens de hervorming is goedgekeurd en eens de nieuwe structuren zijn opgericht, is het aan het management van de NMBS om binnen het bedrijf een goede sociale dialoog te ontwikkelen. Zelf blijf ik openstaan voor een dialoog met de vakbondsorganisaties, maar deze dialoog kan pas productief zijn als de NMBS het strategische plan opzet.

Hoewel ik het vakbondsverzet tegen het spoorwegbeleid van de regering nog altijd niet begrijp, ben en blijf ik als democraat gehecht aan de fundamentele rechten en dus ook aan de eerbiediging van het stakingsrecht. Dat recht mag in geen geval worden onderworpen aan preventieve maatregelen. Een minimale dienst, zoals u vraagt, is een sympathiek idee voor de reizigers, maar is strijdig met de principes van een staking. Het komt de regering niet toe te oordelen over de gepastheid van de uitoefening van dit recht. Het zijn de leden van de vakbondsorganisatie die in dit opzicht hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Zij moeten een gehechtheid aan de kwaliteit van de openbare dienst in praktijk brengen door bij de acties die zij menen te moeten voeren, rekening te houden met de gebruikers van deze openbare dienst. Dat was tijdens de driedaagse staking niet helemaal zo.

Ik heb veel vragen van reizigers gehoord. Ze begrijpen niet waarom er drie dagen werd gestaakt en wat de motivatie van de vakbonden is.

De reizigers vragen zich af wat de motivatie was van de vakbonden

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je ne comprends pas très bien le motif officiel que les syndicats invoquent pour justifier leur grève. Ce qui m'apparaît clairement, en revanche, c'est que les objectifs de la réforme et la situation financière de la SNCB sont à l'origine d'un évident malaise. En tout état de cause, la SNCB doit présenter aussitôt que possible un plan d'entreprise traitant de ses activités économiques, de sorte que le gouvernement puisse y réagir adéquatement. Dans l'intérêt de la SNCB et des voyageurs, nous devons agir vite. Quand la réforme sera adoptée, elle devra être mise en oeuvre immédiatement et un dialogue avec les organisations syndicales devra être amorcé.

Les droits fondamentaux, dont fait partie le droit de grève, ne sont pas soumis à des mesures préventives. L'idée de services minimum est contraire au droit de grève. Cela dit, les membres des organisations syndicales doivent assurer, dans la pratique, la qualité des services publics. Je comprends les nombreuses interrogations pertinentes des voyageurs, mais je pense que le droit de grève est une chose importante.

om drie dagen lang te staken en wie schuld daaraan heeft, wat ik begrijp. Voorts vroegen ze zich af waarom de bespreking van het wetsontwerp over de hervorming van de NMBS is uitgesteld en of dat iets verandert aan de echte bekommelingen van de vakbonden. Ik begrijp hun houding. Nochtans blijft het stakingsrecht voor mij zeer belangrijk en als de regering een minimale dienst oplegt, dan lijkt mij zulks strijdig met dat principe.

13.03 Bart Somers (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord, maar ik moet vaststellen dat het antwoord naast de kwestie is. Op mijn concrete vraag heeft zij niet geantwoord. Ik heb niet gevraagd of wij het stakingsrecht in bepaalde sectoren met een aantal preventieve maatregelen moeten indijken, beperken, kanaliseren, legaliseren. Daarover zouden we een debat kunnen voeren; ik ben daar trouwens zelf nog niet uit. Dat is mijn vraag echter niet. Ik heb vastgesteld dat in andere overheidsbedrijven, vakorganisaties en bedrijfsleiding uit eigen beweging met elkaar afspraken hebben gemaakt over de organisatie van een minimale dienst bij een staking, op vrijwillige basis wel te verstaan. Dat mag inderdaad niet worden opgelegd, volgens mij. In ieder geval, de vakbond zelf doet dus aan autoregulering binnen de rechten die ze heeft. Dat principe is bijvoorbeeld in De Post aanvaard. In De Post zijn de vakorganisaties en de bedrijfsleiding overeengekomen om zelfs in geval van staking de kranten te blijven bedelen, want anders zouden de schadeclaims door de verschillende persorganen wel eens de schade als gevolg van de staking kunnen overstijgen. Andere voorbeelden zijn Belgacontrol en Belgacom waar soortgelijke afspraken zijn gemaakt.

Mijn vraag is dus niet, mevrouw de minister, of u het stakingsrecht wettelijk wil inperken. Mijn vraag is waarom een afspraak terzake overal elders kan, in andere overheidsbedrijven tot in het buitenland, maar niet bij de NMBS. Die vraag is zeker voer voor een zeer interessant politologisch onderzoek, wat meteen de beweegredenen van de vakbonden om te staken kan verklaren. Trouwens, het artikel in De Morgen van zaterdag leert me ook al wat over die beweegredenen.

Niet alleen de redenen interesseren mij, maar vooral wens ik te vernemen of u bereid bent om vakorganisaties en bedrijfsleiding aan tafel te brengen en aan te moedigen om in gezamenlijk overleg en op vrijwillige basis trachten te zoeken naar afspraken over minimale dienstverlening bij staking. Bent u, met andere woorden, van plan zowel de vakorganisaties als de bedrijfsleiding aan te spreken en te responsabiliseren om op een verstandige manier met het stakingswapen om te gaan, waarbij het algemeen belang en het belang van de gebruiker maximaal gevrijwaard blijven, natuurlijk met respect voor het stakingsrecht. Ik houd dus geen pleidooi om preventief dwingende beperkingen op te leggen aan het stakingsrecht. Wel vraag ik naar een initiatief van u om de dialoog, die in andere bedrijven bestaat, ook daar op gang te trekken.

13.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Somers, ik merk dat u het ermee eens bent dat veel belang wordt gehecht aan het stakingsrecht.

U had het over akkoorden inzake minimale dienstverlening op vrijwillige basis in geval van staking in andere overheidsbedrijven. Dat

13.03 Bart Somers (VLD): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question concrète de savoir pourquoi la SNCB ne pourrait pas s'inspirer de l'exemple d'autres entreprises publiques où un service minimal est garanti en cas de grève. Je renvoie une nouvelle fois à La Poste, où les journaux sont même distribués lors de grèves parce que le risque d'être confronté à une avalanche de demandes en dommages et intérêts de la part des différents éditeurs est réel. Des accords tout à fait concrets sont intervenus chez Belgacontrol et Belgacom. La SNCB a estimé que, jusqu'à présent, ce n'était pas vraiment nécessaire. Je me demande vraiment pourquoi. N'est-il pas au contraire urgentissime de prendre des initiatives dans ce sens ?

13.04 Isabelle Durant , ministre: Monsieur Somers renvoie à l'exemple d'autres entreprises publiques où il existe un service minimal qui, par ailleurs, est négocié par les mêmes

is een delicate kwestie. Misschien is dat niet onmogelijk. Ik herinner eraan dat het tenslotte om dezelfde vertegenwoordigers gaat. Zij zouden kunnen beraadslagen in de respectieve organisaties over de vraag om dergelijke afspraken ook in de NMBS in te voeren. Die piste kan zeker worden bewandeld. Dergelijke regelingen zullen alvast de reizigers-gebruikers ten goede komen.

Ten tweede, het eerste initiatief van de vakbonden bestond erin dat zij geen tarieven aanrekenden. Dat kost veel geld, zelfs gedurende slechts enkele uren. Het is echter ook een manier om een signaal te geven. Dat is een recht van het personeel. Volgens mij moeten ook die vormen van actie mogelijk zijn. Dat belangrijk recht moet kunnen blijven bestaan als een echt recht met een boodschap voor de gebruikers en de directie van het bedrijf, maar het moet goed gebruikt en gemotiveerd worden. Dat laatste valt natuurlijk onder de verantwoordelijkheid van de vakbondsorganisatie. De motivatie moet ertoe leiden de gebruikers niet tegen te krijgen maar net te winnen voor een betere openbare dienstverlening. Dat is een zaak van de werknemers en de gebruikers.

De piste van analogie tussen sommige contracten die in andere bedrijven bestaan, kan worden bestudeerd. De eerste vraag aan de vakbonden zal luiden of zij daarvoor ook openstaan in het kader van de NMBS. Ik ken zelf echter niet de inhoud van die contracten of dat overleg bij De Post, Belgacom of andere bedrijven.

13.05 Bart Somers (VLD): Mevrouw de minister, ik zal mijn vraag ook stellen aan minister Daems. Ik wil van hem graag precies weten welke concrete afspraken met de vakbondsorganisaties zijn gemaakt in het overleg tussen de bedrijfsleiding en de vakbonden. Ik wil u deze ook bezorgen.

Ik wil het volgende voorstellen en ik bedoel dit positief. Kunt u zelf ook eens laten onderzoeken welke afspraken er elders bestaan? Is het niet mogelijk om op basis van die informatie de vakbondsorganisaties binnen de NMBS uit te nodigen om zich daarover te bezinnen? Het is niet de bedoeling dat u die bezinning dwingend oplegt. Wel is het de bedoeling positief en creatief na te denken over actieformules. Bovendien kan de vakbondsorganisaties worden gevraagd na te gaan welke afspraken zij eventueel willen maken met de bedrijfsleiding om ingeval van staking een aantal regels te respecteren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.51 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.51 heures.

personnes. Peut-être convient-il d'élargir ces contrats à la SNCB. Cela me semble une piste intéressante.

Les organisations syndicales devront probablement rechercher d'autres formes d'action si elles veulent être soutenues par les voyageurs. Le tarif zéro est coûteux mais ce signal est accepté plus aisément, à l'inverse des grèves générales.

13.05 Bart Somers (VLD): Je poserai la même question au ministre Daems afin de connaître le contenu exact des accords conclus au sein des autres entreprises publiques. Le ministre lui-même pourra également procéder aux vérifications nécessaires et s'entretenir avec les syndicats à la SNCB.