



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

28-11-2001

14:00 uur

mercredi

28-11-2001

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS. Ontwikkeling van het grensoverschrijdend reizigersvervoer in Henegouwen" (nr. 5253)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wettelijke regeling voor bedrijfsvervoerplannen" (nr. 5335)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hervorming van de structuren van de NMBS" (nr. 5346)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Marcel Bartholomeeussen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tracé van lijn 11 (Antwerpen-Bergen Op Zoom)" (nr. 5646)

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

Vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorontsluiting van de haven Zeebrugge en de derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 5494)

Sprekers: **Koen Bultinck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de pendelparking aan het station van Kortrijk" (nr. 5556)

- de heer José Vande Walle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "Kortrijk als spoorregio" (nr. 5660)

Sprekers: **Els Haegeman, José Vande Walle, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het overleg tussen de NMBS en De Post met betrekking tot de vestiging van de

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport sur "les missions de service public de la SNCB. Développement du transport transfrontalier de voyageurs en Hainaut" (n° 5253)

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

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation légale des plans de transport d'entreprises" (n° 5335)

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

Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réforme des structures de la SNCB" (n° 5346)

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

Question de M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le tracé de la ligne 11 (Anvers-Bergen Op Zoom)" (n° 5646)

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

Question de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le désenclavement ferroviaire du port de Zeebrugge et les troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand" (n° 5494)

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

Questions jointes de
- Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le parking destiné aux navetteurs à la gare de Courtrai" (n° 5556)

- M. José Vande Walle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la région ferroviaire de Courtrai" (n° 5660)

Orateurs: **Els Haegeman, José Vande Walle, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concertation entre la SNCB et La Poste dans le cadre des implantations des

nieuwe postsorteercentra" (nr. 5577)

Sprekers: Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Olivier Chastel**

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestellen die de automobilisten verwittigen voor vaste snelheidscontroles" (nr. 5595)

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanhoudende problemen met de dieselmotorstellen type 41" (nr. 5705)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltreinstellen op de lijnen Neerpelt-Antwerpen en Mol-Hasselt" (nr. 5728)

Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en de vakbonden" (nr. 5718)

Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de activiteiten en de financiering van ABX" (nr. 5719)

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 5841)

Sprekers: Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nodige opwaardering van de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen" (nr. 5720)

Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken inzake twee koninklijke besluiten" (nr. 5733)

nouveaux centres de tri postaux" (n° 5577)

Orateurs: Marie-Thérèse Coenen, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Olivier Chastel**

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les appareils qui avertissent les automobilistes de la présence de caméras automatiques" (n° 5595)

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

Questions jointes de
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes persistants posés par les motrices diesel du type 41" (n° 5705)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes avec les nouvelles automotrices-diesel sur les lignes Neerpelt-Anvers et Mol-Hasselt" (n° 5728)

Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et les syndicats" (n° 5718)

Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les activités et le financement d'ABX" (n° 5719)

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 5841)

Orateurs: Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessité de revaloriser la ligne ferroviaire Saint-Nicolas-Malines" (n° 5720)

Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de deux arrêtés royaux" (n° 5733)

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

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

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het nieuw station van Mol" (nr. 5741)

34

Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nouvelle gare de Mol" (n° 5741)

34

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van de minister inzake de hervorming van de rijsscholen en de rijopleiding" (nr. 5767)

35

Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets de la ministre relatifs à la réforme des auto-écoles et de la formation à la conduite" (n° 5767)

35

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

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

Vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang van wagens die uit een straat met eenrichtingsverkeer komen" (nr. 5787)

38

Question de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité des véhicules débouchant d'une voie à sens interdit" (n° 5787)

38

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

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dreigende machtsvacuüm bij de NMBS" (nr. 5809)

40

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la menace d'une vacance du pouvoir à la SNCB" (n° 5809)

40

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reflecterende nummerplaten" (nr. 5813)

43

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plaques d'immatriculation réfléchissantes" (n° 5813)

43

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

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 NOVEMBER 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 28 NOVEMBRE 2001

14:00 heures

La séance est ouverte à 14.18 heures par M. Jacques Chabot, président.
De vergadering wordt geopend om 14.18 uur door de heer Jacques Chabot, voorzitter.

01 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport sur "les missions de service public de la SNCB. Développement du transport transfrontalier de voyageurs en Hainaut" (n° 5253)

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS. Ontwikkeling van het grensoverschrijdend reizigersvervoer in Henegouwen" (nr. 5253)

01.01 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, traduisant une des options stratégiques de l'accord du 30 mars 2001, l'article 3 du projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 1991, portant elle-même réforme de certaines entreprises publiques, élargit les missions de service publique de la SNCB au transport transfrontalier voyageur afin "de pouvoir faire bénéficier les voyageurs transfrontaliers d'un tarif comparable à ceux pratiqués sur le réseau intérieur". Le commentaire de cet article précise "qu'il convient de définir le transport frontalier comme le transport au-delà des frontières jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire".

Cette extension des missions de service publique est importante et force est de constater que l'offre présentée aujourd'hui par la SNCB est loin d'attirer le public cible des lignes transfrontalières.

Du côté français, le dossier évolue puisqu'à l'occasion du dernier Comité interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire, il a été décidé que "l'Etat français s'engageait à mener rapidement les études technico-économiques préalables à la remise en service des liaisons ferroviaires Maubeuge-Mons et Valenciennes-Mons".

En outre, j'ai récemment appris qu'une nouvelle réunion s'était déroulée, à la date du 31 octobre, chez le sous-préfet de la région d'Avennes en France. Les différentes optiques en faveur du transport transfrontalier ont été confirmées au cours de celle-ci. Il est donc indispensable, pour coordonner au mieux les possibilités d'offre

01.01 **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): Op grond van artikel 3 van het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 worden de opdrachten van openbare dienstverlening van de NMBS uitgebreid tot het grensoverschrijdend vervoer van reizigers zodat deze een tarief kunnen genieten dat vergelijkbaar is met het tarief dat op het binnenlands net geldt.

Met het huidige aanbod slaagt de NMBS er blijkbaar niet in het "doelpubliek" van de grensoverschrijdende lijnen aan te spreken.

Vermits het dossier goed evolueert in Frankrijk, moet België maatregelen nemen om de bestaande mogelijkheden op het vlak van het grensoverschrijdend aanbod zo goed mogelijk te coördineren.

Is het bijvoorbeeld mogelijk te

transfrontalières, que des dispositions soient également prises du côté belge.

Ainsi, est-il possible de connaître l'état actuel de l'utilisation des lignes:

- Charleroi-Jeumont-Maubeuge;
- Mons-Maubeuge;
- Valenciennes-Mons?

Pour chacune de ces lignes, qu'envisage-t-on pour développer de manière attractive l'offre en matière de transport des voyageurs.

01.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, j'ai souhaité inscrire, dans la loi relative à la SNCB, la notion de trafic transfrontalier au titre des missions de service public parce que, comme vous le dites, l'état actuel de ces lignes transfrontalières est loin d'attirer la clientèle potentielle qui se développe au rythme de la convergence européenne.

J'en arrive à votre question sur l'état des lieux relatif à chacune de ces lignes.

Pour Charleroi-Jeumont-Maubeuge, une relation omnibus est actuellement assurée entre Charleroi et Jeumont, à raison de trois allers-retours par jour durant la semaine. En outre, des trains internationaux classiques vers Paris – deux allers-retours par jour en semaine et un aller-retour par jour le week-end – complètent la desserte.

Entre Mons et Maubeuge, il n'y a actuellement plus aucune liaison. Elle a été supprimée en mai 2000 étant donné les faibles chiffres d'occupation des trains. Cette desserte n'était pas satisfaisante et la SNCB devra reprendre des négociations avec la SNCF sur de nouvelles bases. Je reviendrai sur la discussion en cours actuellement.

Enfin, entre Valenciennes et Mons, il n'y a aucune relation. Elle a existé jusqu'aux années 50 mais a été fermée à cause de la diminution du nombre des travailleurs transfrontaliers. Comme je vous l'ai expliqué, ces perspectives ont cependant changé.

Pour faire un tour d'horizon complet, il faut ajouter que dans certains cas, la SNCB, après avoir décelé un potentiel intéressant, a déployé une offre en conséquence. L'exemple de Lille est significatif puisque cette ligne bénéficie de 17 allers-retours vers Courtrai et 20 allers-retours vers Tournai.

En ce qui concerne les perspectives que nous avons inscrites dans la loi que nous avons votée et qui est actuellement à l'étude au Sénat, le réseau TGV ville RAFHAEL, qui reprend les agglomérations de Flandre, du Hainaut, de l'Artois et du littoral, sera examiné par un groupe de travail. Celui-ci étudiera la possibilité de rouvrir la relation Valenciennes-Mons.

Tant la SNCB que la SNCF participent aux différents comités de pilotage relatifs à cette étude. M. Daras, ministre de la Région wallonne et moi-même suivons attentivement ces travaux. Il a d'ailleurs été décidé, dans le cadre de cette réouverture, de réaliser

beschikken over gegevens met betrekking tot het huidige gebruik van de lijnen Charleroi-Jeumont-Maubeuge, Bergen-Maubeuge en Valenciennes-Bergen?

Welke maatregelen worden ten slotte overwogen om het aanbod inzake reizigersvervoer aantrekkelijker te maken?

01.02 Minister Isabelle Durant: Het spooraanbod op sommige grensoverschrijdende lijnen is ontoereikend om potentiële reizigers aan te trekken, die momenteel nagenoeg allen voor de personenwagen kiezen. Ik heb in de wetten op de NMBS dan ook het grensoverschrijdend verkeer in de taken van openbare dienstverlening laten opnemen. Die wijziging zal een nieuwe benadering mogelijk maken van dat soort dienstverlening, die in het nieuw beheerscontract nader zal worden omschreven.

Op weekdagen is er een omnibusverbinding tussen Charleroi en Jeumont, met 3 heen- en terugritten per dag. Sinds mei 2000 is de verbinding tussen Bergen en Maubeuge afgeschaft wegens de lage bezettingsgraad van de treinen. De NMBS zal de onderhandelingen met de SNCF op een nieuwe basis moeten hervatten.

Momenteel is er geen verbinding tussen Valenciennes en Bergen. Zij werd in de jaren 50 opgedoekt wegens het afnemend aantal grensarbeiders. Er zijn nu echter andere vooruitzichten.

Er zijn gevallen bekend waarin de NMBS op een vraag van een potentieel cliënteel heeft ingespeeld. Zo beschikt Rijsel over 17 heen- en terugverbindingen met Kortrijk en 20 heen- en terugverbindingen met Doornik.

Het net TGVilles-RAFHAEL (Réseau des Agglomérations de

une étude sur le potentiel des déplacements. Un cahier des charges a également été rédigé.

La SNCB attend le résultat de cette étude pour déterminer l'offre future en tenant compte des besoins réels. En fait, la plupart des investissements devront être réalisés en France.

En conséquence, le travail se poursuit à ce sujet et nous reviendrons, au sein de cette commission, sur les différents éléments de cette étude pour identifier à la fois les potentiels et les modalités de réouverture possible de cette liaison et la rendre attractive.

Flandres, du Hainaut, de l'Artois et du Littoral) heeft een werkgroep opgericht die de mogelijkheid onderzoekt om de verbinding Valenciennes-Bergen opnieuw in gebruik te nemen. Zowel de NMBS als de SNCF nemen aan de werkzaamheden van de diverse stuurgroepen in het kader van die studie deel. Ik volg die werkzaamheden op de voet, samen met mijn Waalse collega, de heer José Daras.

Met betrekking tot die nieuwe ingebruikname, werd beslist een studie over het potentieel uit te voeren. Er werd een bestek opgesteld. De NMBS wacht de resultaten van die studie af om het toekomstig aanbod vast te stellen, rekening houdend met de werkelijke behoeften.

De grootste investeringen moeten in Frankrijk worden gerealiseerd. Wij zullen de resultaten van de studie aan de commissie mededelen.

01.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, je ne peux que me réjouir des déclarations de bonnes intentions de Mme la ministre. J'espère simplement que la SNCB traduira cette volonté par des actes concrets et que le dossier sera suivi de près.

01.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Uw goede voornemens verheugen mij. Ik hoop dat de NMBS die goede wil zal omzetten in concrete actie en dat er in dit dossier aan voortgangsrapportage zal worden gedaan.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La question n° 5270 de M. Richard Fournaux a été reportée à une date ultérieure.

02 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wettelijke regeling voor bedrijfsvervoerplannen" (nr. 5335)

02 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation légale des plans de transport d'entreprises" (n° 5335)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het zal u allen bekend zijn dat zeker onze fractie al gedurende de hele legislatuur de wens uit om vooruitgang te boeken met het bedrijfsvervoerplan. Bij het begin van de legislatuur hebt uzelf een wettelijke regeling vooropgesteld. Achteraf bleek dat een regeling per koninklijk besluit mogelijk zou zijn. Uit een aantal adviezen bleek dat het beter was om een wettelijke regeling uit te werken. U hebt tijdens de algemene bespreking van uw beleidsnota ook een wettelijke regeling in het vooruitzicht gesteld.

02.01 Daan Schalck (SP.A): Une réglementation légale des plans de transport d'entreprises est annoncée depuis longtemps déjà.

Quel est l'état d'avancement du dossier? Quand une réglementation définitive verra-t-elle le jour? Cette réglementation dépasse-t-elle le cadre de la

Mevrouw de minister, sta mij toe te informeren naar de huidige stand van zaken van het dossier. Wanneer kan een definitieve regeling worden verwacht? Meer inhoudelijk, gaat de regeling die u momenteel voorstelt verder dan het verzamelen van gegevens? Zou er effectief een impact kunnen zijn op de mobiliteit, meer bepaald op het woon-werkverkeer?

Mevrouw de minister, wat de eerste twee vragen betreft zou ik graag vernemen aan welke instantie adviezen zal worden gevraagd. Ik neem aan dat dit de Nationale Arbeidsraad is, de centrale raad voor het bedrijfsleven, de commissie die controle doet op de gegevens rond de persoonlijke levenssfeer. Wat zijn de termijnen voor het verstrekken van advies? Wanneer mag een antwoord worden verwacht? Wanneer kan in dat dossier vooruitgang worden geboekt?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, over het ontwerp van koninklijk besluit tot regeling van de inzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers werd de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer, de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven een gezamenlijk advies gevraagd.

Naar aanleiding van het advies dat die instanties respectievelijk op 8 februari 2001 en 15 maart 2001 uitbrachten, is gebleken dat de sociale partners unaniem hun steun verlenen aan de aanpak die de regering heeft gekozen. Zowel de sociale partners als de voornoemde commissie zijn evenwel van oordeel dat de reglementering over de sociale balans geen geschikt werkmiddel vormt.

Bijgevolg heeft de regering beslist een wetsontwerp en een ontwerp van koninklijk besluit op te stellen die rekening houden met het advies en die ook de tweede fase bevatten die werd aangekondigd in de regeringsverklaring van 17 oktober 2000. In die tweede fase moeten de overheidssectoren worden betrokken bij het proces inzake het beheer van de mobiliteit.

De teksten van het voorontwerp van wet en het ontwerp van koninklijk besluit van uitvoering werden goedgekeurd door de Ministerraad op 31 augustus. Zodra ik de vereiste adviezen – met name van Comité A, de NAR en de CRB, de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer en de Raad van State – ontvangen heb, zal de tekst van het wetsontwerp in de commissie voor de Infrastructuur en Sociale Zaken van de Kamer ter bespreking worden gelegd. De termijn is niet wettelijk vastgelegd; ik hoop alleszins dat voor deze adviesorganen wij het advies binnenkort mogen ontvangen.

Om op de laatste vraag te antwoorden, moet eraan worden herinnerd dat de regering zich niet beperkt tot de inzameling van de gegevens en de terbeschikkingstelling aan de betrokken actoren. Zij zal ook een samenwerking met de Gewesten en de vier openbare vervoersmaatschappijen tot stand brengen om te waarborgen dat de bedrijven goed worden geïnformeerd. Ik heb geen precieze cijfers, maar er is een verhoging van het aantal vervoersplannen in de bedrijven in het algemeen. Wij moeten die beweging begeleiden en versterken.

De fiscale wetgeving voorziet in een heel concrete aanmoediging voor de bedrijven die initiatieven zullen nemen inzake het beheer van de

collecte de données? Quelles en sont les conséquences pour le plan de la mobilité?

Quelles instances ont-elles été consultées? Quand le résultat de ces consultations sera-t-il connu?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le projet d'arrêté royal a été présenté pour avis à la commission de la protection de la vie privée, au CNT et au CCE. Les 8 février et 15 mars 2001, ils nous ont transmis leur avis. Les partenaires sociaux ont unanimement marqué leur adhésion à l'approche préconisée par le gouvernement. La réglementation en matière de bilan social n'a, néanmoins, pas été jugée adéquate.

Il a été décidé de préparer un projet de loi et un arrêté royal qui tiennent compte de cet avis et y associent le secteur public. Le projet de loi a été adopté le 31 août 2001 par le Conseil des ministres, transmis au Comité A, au CNT, au CCE et à la Commission de la protection de la vie privée mais doit encore être soumis au Conseil d'Etat. Le texte sera ensuite débattu à la Chambre, mais je ne suis pas encore mesure de vous communiquer de date.

Le gouvernement ne se limite pas à la collecte de données mais veille également à ce que les Régions et les quatre entreprises de transport collaborent.

Le nombre de plans d'entreprises augmente. La législation fiscale prévoit un stimulant concret. L'avant-projet de loi prévoit l'organisation d'un débat au sein des conseils d'entreprise ou au

mobiliteit van hun personeel.

sein des commissions de concertation.

In het voorontwerp van wet wordt de verplichting opgelegd om de maatregelen inzake het beheer van de mobiliteit te bespreken in de ondernemingsraden voor de privé-sector en in de overlegcomités voor de overheidssector, wat binnen de ondernemingen een diepgaande mentaliteits- en gedragswijziging in de hand zal werken.

02.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, zijn de adviezen zeer snel na de beslissing van de Ministerraad aan de verschillende instanties gevraagd? U had het over een beslissing genomen op 31 augustus. Ik neem aan dat de adviezen daarna zeer snel gevraagd zijn.

02.03 Daan Schalck (SP.A): Les avis ont-ils été demandés peu après la décision du Conseil des ministres?

02.04 Minister Isabelle Durant: De adviezen zijn gevraagd en wij wachten nog op de antwoorden. Andere raden antwoorden niet binnen dezelfde termijn als de Raad van State. Ik hoop zo snel mogelijk over deze adviezen te beschikken zodat we hiermee verder kunnen gaan.

02.04 Isabelle Durant, ministre: Ils ont été demandés et nous attendons les réponses.

02.05 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, u hebt vanmorgen gezegd dat het aantal bedrijven dat vrijwillig bedrijfsvervoerplannen opstelt stijgt. Dat is verheugend. Tijdens een bedrijfsstage in de vakantie heb ik echter gemerkt dat bedrijven die deze vervoersplannen vrijwillig opstellen gefrustreerd of op zijn minst ongelukkig zijn. Zij stellen een goed plan op dat in sommige gevallen een enorme toename van carpooling of een sterke stijging van de verplaatsingen met bedrijfsbussen of met het openbaar vervoer tot gevolg heeft. Zij stellen echter vast dat wat zij op die manier uit de file halen, onmiddellijk weer wordt aangevuld door bedrijven die helemaal niet wensen mee te werken aan de bedrijfsvervoerplannen. Die laatste bedrijven voelen de noodzaak om iets te doen nu nog minder aan omdat anderen de inspanningen voor hen leveren. We moeten dan ook nagaan of het systeem op basis van vrijwilligheid, waarbij diegenen die niets doen profiteren van de bedrijven die wel inspanningen doen, wel het juiste systeem is. Misschien zou lichte dwang meer aangewezen zijn om daadwerkelijk resultaten te bereiken. Een positief element uit uw antwoord is dat dit via de ondernemingsraden aan de agenda zal worden geplaatst. Dat was ook de bedoeling van ons oorspronkelijk wetsvoorstel. Dit lijkt ons de juiste vergadering om daar op bedrijfsniveau over te spreken. Wij zullen dit van heel nabij volgen en wij hopen dat de adviezen zo snel mogelijk zullen binnenkomen.

02.05 Daan Schalck (SP.A): Le nombre d'entreprises qui établissent des plans de transports d'entreprise est en hausse. Néanmoins, ces entreprises ressentent une certaine frustration du fait que d'autres entreprises ne consentent pas les efforts nécessaires. J'exprime donc des réserves quant au caractère volontaire. Il faut se réjouir de l'inscription de ce dossier à l'ordre du jour des conseils d'entreprises. Nous espérons que les avis ne tarderont pas.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réforme des structures de la SNCB" (n° 5346)

03 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de hervorming van de structuren van de NMBS" (nr. 5346)

03.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, cette question, je vous l'ai tout d'abord posée par écrit le 28 août dernier et j'attends toujours votre réponse. Je l'ai donc transformée en question orale, il y a environ un mois et demi. Elle était inscrite à l'ordre du jour de notre précédente réunion, mais je n'ai pas eu l'occasion de vous la poser. Aujourd'hui, je m'interroge sur son

03.01 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): De Raad van State heeft geen advies willen uitbrengen over het voorontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming

utilité, celle-ci n'étant plus vraiment d'actualité. Cependant, malgré la tentative du ministre Vande Lanotte de m'en dissuader, je tiens malgré tout à vous la poser et suis curieux d'entendre votre réponse.

Le dossier de la réforme des structures de la SNCB a été émaillé, en août dernier, d'un incident majeur: le Conseil d'Etat s'était refusé à rendre son avis sur l'avant-projet de loi modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, au motif que l'avis du ministre du Budget n'était pas joint. Cet avis n'a été signé, par le remplaçant du ministre du Budget, que le 20 août.

Sachant que la procédure habituelle ne requiert l'intervention du ministre qu'en cas de dépenses supplémentaires contenues dans le projet de loi – ce qui n'était pas le cas en l'espèce –, quelle est la raison d'être de l'intervention du ministre du Budget à ce stade de la procédure?

J'ai sous les yeux la réponse qu'il vous envoyait quant à cette problématique. L'essentiel du contenu de sa lettre du 20 août porte sur la transparence de la rémunération des administrateurs, des directeurs et des cadres, sur la variabilité de la rémunération et sur la nomination des directeurs. Cette réponse s'apparente plutôt à une mise au point du ministre du Budget sur certaines questions prétendument tranchées par le Conseil des ministres. Quelle est la portée de ces passages dans le cadre de cette fameuse demande d'avis au Conseil d'Etat?

van sommige economische overheidsbedrijven, omdat het advies van de minister van Begroting er niet bijgevoegd was. Dat advies werd pas op 20 augustus jongstleden ondertekend.

Normaliter mengt de minister zich enkel in de procedure wanneer het wetsontwerp extra uitgaven meebrengt. Dat is in deze niet het geval. Vanwaar dus deze ingreep van de minister in dit stadium van de procedure?

In voormelde brief van 20 augustus zet de minister van Begroting in wezen de puntjes op de i met betrekking tot een aantal kwesties waarover de ministerraad zagezegd een beslissing genomen had. Wat is de draagwijdte van die passages in het kader van het verzoek om het advies van de Raad van State?

Wat zijn, ten slotte, de implicaties van de vertraging die opgelopen werd tengevolge van de laattijdige mededeling van het advies van de minister van Begroting over de verdere uitvoering van de hervorming van de wet van 1991?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Il peut effectivement sembler étrange de répondre aujourd'hui, trois mois après. Mais, puisque vous posez la question, la mise au point est utile. Le conseil des ministres souhaite en général avoir l'avis du ministre du Budget sur les projets de loi. Vous avez cité quelques passages que ce dernier avait soulignés. Il est vrai que ces objections relevaient du débat politique plutôt que du contrôle administratif. Le Conseil d'Etat n'en a d'ailleurs pas tenu compte. Le dossier a effectivement un mois de retard puisqu'il a fallu le soumettre à nouveau au Conseil d'Etat. Nous avons cependant essayé de compenser ce retard grâce au rythme soutenu de nos travaux en commission et le dossier progresse maintenant de manière satisfaisante. J'estime que l'incident est clos. L'essentiel est que le gouvernement ait pu avancer dans ce dossier. J'en veux pour preuve les travaux que nous avons menés et qui se poursuivent actuellement au Sénat.

03.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, pour ne pas allonger le débat, je me contenterai de remercier la ministre pour la franchise de ses propos.

03.02 Minister Isabelle Durant: Wij wilden zoals wij dat in talrijke dossiers doen, eerst het advies van de minister van Begroting inwinnen. Zijn opmerkingen waren veeleer van politieke en niet van administratieve aard. Wij hebben bijgevolg een maand verloren, aangezien wij opnieuw het advies van de Raad van State moesten inwinnen. Die heeft de opmerkingen van de minister niet overgenomen. Momenteel buigt de Senaat zich over het dossier. Ik beschouw het incident bijgevolg als gesloten.

03.03 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Om de debatten niet nodeloos te rekken, volsta ik ermee de minister voor haar openhartig antwoord te danken.

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

La question n° 5542 de Mme Karine Lalieux n'a pas lieu vu l'absence de son auteur.

04 Vraag van de heer Marcel Bartholomeeussen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tracé van lijn 11 (Antwerpen-Bergen Op Zoom)" (nr. 5646)

04 Question de M. Marcel Bartholomeeussen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le tracé de la ligne 11 (Anvers-Bergen Op Zoom)" (n° 5646)

04.01 Marcel Bartholomeeussen (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in Nederland loopt er op dit ogenblik een openbaar onderzoek naar de milieueffecten als gevolg van de realisatie van de verbinding Roosendaal-Antwerpen voor goederentreinen. Nederland wil nog steeds kiezen tussen een opwaardering van de bestaande lijn nr. 12 tussen Antwerpen-Essen-Roosendaal en een nieuwe doortrekking van de lijn nr. 11 naar Bergen-op-Zoom, parallel lopend met de havenweg.

Vlaanderen is voorstander van de tweede oplossing. Voor lijn nr. 11 heeft men in Nederland al de nodige consultaties verricht. Het wordt een moeilijke beslissing die op protest stuit in de provincie Noord-Brabant, voornamelijk om allerlei milieuaspecten. In België wacht men blijkbaar gewoon af welk tracé de Nederlandse overheid vastlegt, maar de discussie over het tracé is ook voor ons van groot belang, wat uiteraard tot de bevoegdheid van het Vlaams Parlement behoort.

Van alle mogelijke varianten die nu ter tafel liggen, draagt variant A4 onze voorkeur weg, hoewel deze variant voor bijkomende geluidshinder zorgt. Indien er langs de A12 een bijkomend goederenspoor wordt aangelegd, zullen er ter hoogte van de woonkernen zeker geluidsschermen moeten worden ingeplant.

De doortrekking van de lijn nr. 11 zal ook moeten worden bekeken vanuit het standpunt van het personenverkeer. Er bestaat nog helemaal geen voorstadsnet en het zou goed zijn mocht men ter gelegenheid van het doortrekken van de lijn voor het goederenverkeer nagaan of op dat traject ook personenverkeer mogelijk is.

Mevrouw de minister, ten eerste, werden de regering of de NMBS recentelijk op de hoogte gebracht van het besluitvormingsproces rond dit project bij de Nederlandse regering? Welke timing werd afgesproken voor het afronden van de procedures en de voltooiing van de werken?

Ten tweede, wordt er over dit project overleg gepleegd tussen de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen en zal de bevolking hierover kunnen worden geconsulteerd?

Ten derde, worden middelen uitgetrokken voor een milieuvriendelijke inbedding van de doortrekking van lijn nr. 11 en meer in het bijzonder voor het plaatsen van geluidsschermen ter hoogte van de woonkernen? Zo ja, wie moet opdraaien voor de kosten? Zal dat de NMBS zijn of verwijst de NMBS terzake naar het Vlaams Gewest?

Ten vierde, mevrouw de minister, steunt u eventueel het verzoek van de NMBS of wilt u bij hen aandringen om te onderzoeken of er een mogelijkheid bestaat tot het inrichten van personenverkeer, met

04.01 Marcel Bartholomeeussen (SP.A): Aux Pays-Bas, une enquête publique est en cours afin de déterminer l'incidence sur l'environnement de la réalisation de la liaison Roosendaal-Anvers destinée au trafic de marchandises.

Pour le tracé de la ligne 11, les Pays-Bas ont déjà procédé à toutes les consultations nécessaires. Or, tous les projets de tracé sont contestés dans la province « Noord-Brabant ». Le prolongement de la ligne 11 requiert l'aménagement d'une nouvelle ligne le long de la route portuaire jusqu'à Bergen op Zoom et ce, afin d'établir la liaison avec Roosendaal.

Visiblement, la Belgique attend la décision des Pays-Bas. Or, la question du tracé nous intéresse aussi au premier chef.

De toutes les solutions envisagées, celle du tracé A4-ouest est la meilleure. En effet, elle permettrait de préserver plusieurs sites naturels. Toutefois, il serait nécessaire d'installer des écrans anti-bruit le long de l'A 12 à hauteur de Zandvliet et de Berendrecht.

De plus, il conviendrait de voir si la ligne 11 pourrait alors également être utilisée pour le trafic de voyageurs.

Les autorités néerlandaises tiennent-elles le gouvernement ou la SNCB au courant de l'évolution du dossier? Quel est le calendrier prévu pour la clôture de la procédure, ainsi que pour le début

inbegrip van een aantal halteplaatsen aan de plaatselijke dorpen?

et l'achèvement des travaux? Une concertation est-elle en cours entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais? La population sera-t-elle consultée? Des panneaux anti-bruit seront-ils installés? Le cas échéant, qui les paiera? Prévoira-t-on des arrêts pour le trafic de voyageurs sur la ligne 11?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de besprekingen hebben geleid tot een aantal afspraken die in een ontwerpovereenkomst werden opgenomen. De afspraken slaan op de tracékeuze ter hoogte van de grens, de technische uitvoering van de spoorlijn en de planning en financiering. De geëlektrificeerde verbinding zou ten laatste tegen het einde van 2010 in gebruik worden genomen, gedeeltelijk op dubbel spoor, gedeeltelijk op enkel spoor. Na bijkomende onderzoeken en procedures zou in een latere fase nog een aantal supplementaire faciliteiten op Nederlands grondgebied worden gerealiseerd, zoals de ontubbing van de lijn, de vrije kruising of een eventuele omleiding rond woonkernen. België is bij deze tweede fase niet meer betrokken. In België werd het tracé voor de doortrekking door het Vlaams Gewest reeds in 1996 in een gewestplan opgenomen. Dit tracé is gelegen aan de oostkant van de A12 en zou aldus behouden blijven.

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Un certain nombre d'accords ont été conclus au terme des discussions. Ils ont fait l'objet d'un projet de convention et portent sur le tracé à hauteur de la frontière, les modalités techniques d'aménagement de la ligne, le calendrier et le financement.

La liaison électrifiée sera opérationnelle en 2010 au plus tard. D'autres aménagements suivront sur le territoire néerlandais, mais ils ne nous concernent pas.

Ter hoogte van de grens zou de overgang naar de westkant worden gemaakt op Nederlands grondgebied door het bouwen van een brug over de autosnelweg. Gelet op de streefdatum van 2010 is er ruim voldoende tijd voor de resterende procedures: milieueffectenrapport, bouwvergunning, onteigeningen en aanbestedingen. De bouwvergunningenprocedure is onderworpen aan de inspraak en het advies van de bevolking en het betrokken gemeentebestuur. De vergunning wordt uiteraard afgeleverd door het Vlaams Gewest. In het milieueffectenrapport zullen de nodige milieumaatregelen, waaronder geluidsschermen, worden bestudeerd. Deze maatregelen maken integraal deel uit van het project en zijn ten laste van de bouwheer, de NMBS.

Le tracé pour le prolongement en Région flamande figure au plan de secteur 1996. Il se situe à l'est de l'A 12. Il a été décidé de le maintenir à cet endroit. A hauteur de la frontière, le passage vers le côté ouest se fera par un pont. La date butoir est 2010.

Lijn 11 is bedoeld als een specifieke goederenspoorlijn, zodat meteen capaciteit vrijkomt op lijn 12, die intenser als reizigerslijn zal worden gebruikt. Het ligt niet in de bedoeling van de NMBS om op lijn 11 reizigerstreinen in te leggen. Wel is het GEN-concept voor Antwerpen nog niet vastgelegd. Daar is nog werk aan, eventueel met een weerslag op dit specifieke project.

La procédure d'octroi du permis de bâtir est soumise à l'avis de la population et des administrations communales. Le permis devra être délivré par la Région flamande.

Les diverses mesures nécessaires à la protection de l'environnement sont analysées dans le rapport d'incidence. C'est à la SNCB qu'il appartiendra de les prendre. La ligne 11 sera réservée au trafic de marchandises et la ligne 12 sera plutôt utilisée pour le trafic de voyageurs. A Anvers, le projet de RER reste à définir.

04.03 **Marcel Bartholomeeussen** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar concrete antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vraag nr. 5456 van de heer Peter Vanvelthoven werd naar een latere datum verschoven.

De vragen nrs. 5459 en 5726 van de heer Luc Goutry vervallen wegens afwezigheid van de indiener.

05 Vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorontsluiting van de haven Zeebrugge en de derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent" (nr. 5494)

05 Question de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le désenclavement ferroviaire du port de Zeebrugge et les troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand" (n°5494)

05.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, reeds op 31 januari en 14 februari heb ik u ondervraagd enerzijds over het derde spoor tussen het havengebied Zeebrugge en Brugge en anderzijds over de aanleg van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Op dit moment, na het verschijnen van het beruchte tienjarenplan wat de spoortoestanden betreft, blijft er een grote onduidelijkheid over deze twee dossiers. Ik zou daarom, mevrouw de minister, graag twee korte vragen stellen in de hoop dat u er uiteindelijk correct op zult antwoorden.

Wat is de juiste timing voor de uitvoering van het project derde en vierde spoor Gent en Brugge? Is er eventueel sprake om dat project stapsgewijs uit te voeren?

Wat is de timing voor het project betere spoorontsluiting havengebied Zeebrugge-Brugge? Wordt ook daar eventueel overwogen om stapsgewijs te werken?

05.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ondanks het feit dat de heer Goutry niet aanwezig is, zal ik ook op zijn vraag antwoorden omdat het over hetzelfde onderwerp gaat.

De NMBS heeft mij de volgende gegevens meegedeeld. De capaciteitsuitbreiding tussen Gent en Brugge is noodzakelijk voor de ontsluiting van Zeebrugge en de ontwikkeling van het toeristisch verkeer. Voor dat project zijn de baanvakken Gent-Landegem en in tweede instantie Beernem-Brugge prioritair voor de NMBS. Volgens de huidige vooruitzichten zullen deze baanvakken vanaf 2005 tot 2012 tot viersporige baanvakken worden verbouwd. Omdat er nu al voldoende uitwijkmogelijkheden zijn, met name de aanwezigheid van vier sporen in Aalter, zal de uitgewerkte fasering slechts een beperkte hinder opleveren voor het treinverkeer tussen de kust en het binnenland.

Het baanvak Beernem-Brugge zal vermoedelijk niet voor 2008 worden aangepakt. Na 2012 zal het baanvak Landegem-Beernem volledig op vier sporen gebracht worden. Dit zal dus heel wat geduld vergen, maar de fasering en spreiding in de tijd maken het mogelijk om tijdens de werken het treinverkeer te laten doorgaan.

De vraag van de heer Goutry over het station van Beernem is terecht. Het gaat hier immers over een belangrijke onthaalfunctie. Er is inderdaad beslist om het onthaal in het station van Beernem te verbeteren. Het gaat om niet-vergunningsplichtige lichte verfraaiingswerken. De kosten worden door de NMBS geraamd op

05.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Ce n'est pas la première fois que j'interroge la ministre à propos de l'extension ferroviaire entre Gand et Bruges et entre Bruges et Zeebrugge. En dépit des nombreuses questions que nous avons posées à propos de ces projets, la plus grande imprécision subsiste à leur sujet. La ministre est-elle disposée à nous fournir davantage d'informations sur ce dossier? Un calendrier a-t-il été établi? Envisage-t-on une planification par étapes?

05.02 Isabelle Durant, ministre: Je répondrai également aux questions de M. Goutry, malgré son absence.

Dans le cadre de l'amélioration du transport de voyageurs (et, en particulier, de touristes), d'une part, et du désenclavement de Zeebrugge, d'autre part, l'extension de capacité entre Gand et Bruges répond à une nécessité. Les tronçons Gand-Landegem et Beernem-Bruges constituent une priorité pour la SNCB. Les travaux, qui doivent être réalisés entre 2005 et 2012, engendreront peu de nuisances grâce aux possibilités de déstagement vers Aalter. En ce qui concerne le tronçon Landegem-Beernem, les travaux ne débuteront qu'en 2012. Grâce à cet étalement dans le temps, le trafic ferroviaire pourra se poursuivre normalement.

La gare de Beernem devait

5,1 miljoen frank, wat minder is dan in de pers te lezen was en waarover de heer Goutry sprak. Dat is natuurlijk goed nieuws voor de reizigers. Het klopt eveneens dat het stationsgebouw zich op het tracé van de uitbreidingssporen bevindt. Door de noodzaak van de trajectuitbreiding Gent-Zeebrugge, zal de NMBS een declassering van het station van Oostkamp aanvragen.

U vindt het misschien vreemd dat een station dat op termijn zal verdwijnen nog gerenoveerd wordt, maar het is zo dat het verkoops punt minstens tien jaar in dienst blijft. Het omgekeerde zou evenwel onaanvaardbaar zijn. De NMBS mag een station gedurende tien jaar niet verwaarlozen omdat het zou verdwijnen. Men beoogt wel degelijk een globale aanpak van het station en de buurt. Er werden reeds besprekingen met de gemeente gehouden die een heraanleg van het stationsplein ten laste dient te nemen. Zij denkt eveneens aan een tijdelijke elementaire heraanleg van het stationsplein. Wanneer het derde en vierde spoor wordt aangelegd, zal er een nieuw station worden gebouwd en zal het stationsplein heraangelegd worden.

d'urgence être dotée d'une infrastructure d'accueil. Le bâtiment de la gare se situe en effet sur le tracé des voies dont l'extension est prévue. Des travaux analogues sont prévus à Oostkamp, où un déclassement du bâtiment a été demandé. Les travaux de rénovation à Beernem sont pourtant justifiés: l'actuelle gare devrait rester en service pendant encore au moins dix ans. Des négociations sont en cours avec la commune en vue d'une amélioration provisoire des environs de la gare. Plus tard, une nouvelle gare sera érigée sur la place de la gare qui sera entièrement réaménagée.

05.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik wens u heel uitdrukkelijk, en dat niet enkel uit beleefdheid, te bedanken voor uw antwoord. Het is namelijk de eerste keer dat u een exacte timing geeft op concrete vragen. Het is toch wel een vooruitgang eens een duidelijk antwoord te krijgen van een minister die de gewoonte heeft vrij vaag te blijven.

05.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Je remercie la ministre pour la précision de sa réponse et, en particulier, pour les informations qu'elle nous a fournies à propos du calendrier. Nous constatons cependant qu'une fois de plus, un dossier important pour la Flandre est soumis à des échéances lointaines. S'il s'était agi d'un dossier wallon, il en aurait certainement été autrement.

Het zal u uiteraard niet verwonderen dat ik als overtuigd flamingant opnieuw moet vaststellen dat een heel belangrijk dossier voor Vlaanderen en specifiek West-Vlaanderen opnieuw op de lange baan wordt geschoven. U begint met de uitvoering ten vroegste in 2005 en smeert het project uit tot 2012. Ik ben er stellig van overtuigd dat mocht dat project zich afspelen in het Waalse landsgedeelte, het op een iets minder lange baan zou worden geschoven.

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

De vraag nr. 5518 van mevrouw Frieda Brepoels werd ingetrokken aangezien ze reeds in plenaire vergadering werd gesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de pendelparking aan het station van Kortrijk" (nr. 5556)
- de heer José Vande Walle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "Kortrijk als spoorregio" (nr. 5660)

06 Questions jointes de

- Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le parking destiné aux navetteurs à la gare de Courtrai" (n° 5556)
- M. José Vande Walle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la région ferroviaire de Courtrai" (n° 5660)

06.01 Els Haegeman (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zie dat collega Vande Walle ook een vraag heeft die de actuele problematiek aansnijdt over de onderhoudspost. Mijn vraag evenwel gaat over de parkeerproblemen in de buurt van het station van Kortrijk. Het station van Kortrijk bedient een heel grote regio sinds de afschaffing van heel wat kleinere stations in de buurt. Mensen

06.01 Els Haegeman (SP.A): En semaine, il est impossible de trouver une place de stationnement de longue durée aux alentours de la gare de Courtrai. La gare dessert un vaste

komen van Kuurne, Zwevegem en zelfs van Ieper om in Kortrijk de trein te nemen. Gezien de lange afstand tussen de woonplaats en het station biedt de fiets voor die treinreizigers geen alternatief. Ook het busvervoer is, gezien de lange afstand en de beperkte uitbouw hiervan, geen alternatief.

Wij hebben de stad Kortrijk reeds herhaaldelijk geïnterpelleerd over deze kwestie. Zij verwijzen de pendelaars op hun beurt door naar een 4 kilometer zuidelijker gelegen pendelparking, vanwaar een bus pendelt naar het station. Het is zo dat deze busreis tijdens de piekuren minstens 15 minuten in beslag neemt, wat toch ruim veel is. Reeds in 1991 keurde de Kortrijkse gemeenteraad een project goed van de Koning Boudewijnstichting. Dit project "De weg naar het station" voorzag in de bouw van een pendelparking aan de Pieter Tacklaan in Kortrijk. In 1993 waren de besprekingen tussen de verschillende partijen, waartoe ook de NMBS behoorde, zo goed als rond. De NMBS haakte af toen bleek dat de stad het grootste deel van de parkeertorens opeiste als compensatie voor het autovrij maken van het centrum. Hun voorstel om een station aan de rand van Kortrijk aan te leggen vond dan weer geen gehoor bij de NMBS. In 1997 liet de stad Kortrijk doorschemeren dat er opnieuw een overeenkomst zou zijn met de NMBS over de aanleg van een pendelparking. Tot op heden blijft er een acuut parkeerprobleem in de buurt van het station van Kortrijk en voor de pendelaars is dit uiteraard een zeer vervelend probleem. Voldoende parkeergelegenheid rond de stations is trouwens een belangrijk middel van de regering in de strijd tegen de dichtslibbing van de wegen.

Mevrouw de minister, is er op dit ogenblik nog sprake van concreet overleg tussen de stad Kortrijk, de NMBS en uw departement, omtrent de oprichting van een pendelparking?

Zo ja, zijn er al concrete projecten uitgewerkt? Wanneer kunnen deze werken worden opgestart? Hoeveel langparkeerplaatsen worden in overweging genomen? Zijn deze parkeerplaatsen gratis of betalend?

Zo neen, welke houding neemt uw kabinet dan aan in deze kwestie, wetende dat u streeft naar een verdubbeling van het aantal spoorreizigers en wetende dat de goede bereikbaarheid van de stations een cruciale rol speelt in het gebruik hiervan?

06.02 José Vande Walle (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, aansluitend bij de eerste vraag van mevrouw Haegeman, had ook ik u een paar vragen willen stellen.

De eerste vraag betreft de tewerkstelling in NMBS-verband. Kortrijk heeft een onderhoudspost waar de oude M2-voertuigen onderhouden worden en dit op een kwalitatief zeer hoogstaande manier. Maar de M2-s worden, misschien wel terecht, vervangen zodat deze onderhoudspost dreigt te worden afgeslankt. In 1996 werd de tractiewerkplaats reeds omgevormd tot een technische onderhoudspost, wat toen voor de regio een verlies betekende van 53 jobs. Nu wordt deze onderhoudspost opnieuw afgeslankt waardoor 20 jobs in het gedrang komen.

Bestaat de mogelijkheid dat in de bestaande onderhoudspost in de Kortrijkse regio voortaan M4-rijtuigen in plaats van M2-rijtuigen worden onderhouden? Het is immers zo dat in Schaarbeek

hinterland depuis la suppression d'un grand nombre de petites gares en 1984. Les transports en bus sont limités et il n'y a pas de pistes cyclables. Courtrai renvoie également les visiteurs vers un parking de dissuasion situé plus au sud. Aux heures de pointe, le trajet vers le centre prend au moins 15 minutes. En 1991, le conseil communal avait approuvé un projet de construction d'un parking de dissuasion avenue P. Tack mais en 1993, les négociations ont capoté à la dernière minute.

La concertation se poursuit-elle concrètement entre la Ville, la SNCB et votre département au sujet de ce parking de dissuasion?

Dans l'affirmative, à propos de quels projets? De combien de places de stationnement de longue durée s'agit-il? Seront-ils gratuits ou payants?

Dans la négative, quelle position la ministre, qui se propose de doubler le nombre des voyageurs, adopte-t-elle? Dans cette perspective, l'accessibilité de la gare constitue un élément fondamental.

06.02 José Vande Walle (CD&V): Les vieux véhicules M2 de la SNCB, qui étaient entretenus dans une station d'entretien de Courtrai, sont progressivement remplacés par du nouveau matériel, ce qui menace une vingtaine d'emplois.

La deuxième question concerne la traversée de la frontière entre Courtrai et Lille. Il est important que cette liaison ferroviaire soit normalisée et que le trafic ferroviaire soit accéléré.

Se pourrait-il qu'à l'avenir, les véhicules M4 soient entretenus à

onvoldoende capaciteit aanwezig is om het ganse volume aan M4-rijtuigen te onderhouden.

Wij denken dat in de verdere toekomst de M5- en M6-voertuigen in aanmerking komen voor onderhoud in Kortrijk. Indien uw antwoord op mijn vraag over de tewerkstelling negatief zou luiden, hoe kunt u dat negatieve antwoord dan verantwoorden, mevrouw de minister?

Een tweede kwestie betreft de grensovergang tussen Kortrijk en Rijsel. Kortrijk zou zijn rol in de spoorwegen nog beter kunnen vervullen als de spoorverbinding met het nabijgelegen Rijsel genormaliseerd wordt. Ik vind het een beetje lachwekkend dat de IC-treinen met vijf tussenhaltes een halfuur nodig hebben om nog geen 30 kilometer af te leggen. Vanuit Lille-Flandre moet men dan nog naar Lille-Europe om de hogesnelheidstrein te kunnen nemen. Ik sprak daarnet over lachwekkend: de NMBS raadt de reizigers die in Kortrijk willen opstappen, zelfs aan om eerst naar Brussel of via Moeskroen naar Doornik te sporen om op die manier bijna even snel in Rijsel aan te komen als wanneer ze vanuit Kortrijk rechtstreeks naar Rijsel sporen. Ik zou dan ook willen vragen of Kortrijk vooruitzichten heeft op een normale en snelle verbinding IC-verbinding met Rijsel.

06.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik start met de vraag van mevrouw Haegeman. De NMBS-parking op de spoorweggronden aan de Tacklaan is onvoldoende groot om de stroom reizigers die met de wagen naar het station komen, op te vangen. Er hebben besprekingen plaats tussen de stad en de bevoegde diensten van de NMBS om voor de gronden van de Tacklaan een stedenbouwkundig verantwoorde oplossing te vinden, waarvan de parkeermogelijkheden een belangrijk aspect zouden zijn. De parking zal in zijn definitieve toestand uit meerdere verdiepingen bestaan. Omdat de invulling van de stedenbouwkundige functie van de gronden ook nog met de verschillende overheidsdiensten moet worden geëvalueerd, kan een oplossing slechts over een paar jaar worden verwacht. Recent hebben de NMBS-diensten ongeveer voor 750 parkeerplaatsen gekozen. Voor belangrijke locaties zoals Kortrijk, in een optimaal uitgerust gebouw, wordt geopteerd voor een betalend minimumtarief voor treinreizigers. Dat tarief bedraagt voorlopig 660 Belgische frank per maand. Dat is een redelijk bedrag in het licht van de kosten die de NMBS en de gemeenschap dragen om het treinverkeer aantrekkelijker te maken. Gratis parkeren is natuurlijk beter, maar 660 Belgische frank per maand vind ik toch een redelijk bedrag.

Ik vervolg met de vraag van de heer Vande Walle over de werkgelegenheid in de Kortrijkse regio. Ik geef u de informatie die de NMBS mij heeft meegedeeld. De eerste vraag gaat immers duidelijk over een bevoegdheid inzake beheer en die valt volgens de wet op de overheidsbedrijven onder de bevoegdheid van de NMBS. De tewerkstelling in de technische onderhoudsplaats van Kortrijk staat in verhouding tot de evolutie van het aantal reizigersmaterieel en de spreiding ervan op de diverse treinverbindingen. Het inzetten van moderne autorails, type 41, in de regio Gent heeft onder andere gevolgen voor de werkbelasting, zowel in Kortrijk als in de onderhoudsplaats van Gent-Sint-Pieters. In de nabije toekomst zullen de nieuwe dubbeldeksrijtuigen M6, die er in principe vanaf juni 2002 komen, worden onderhouden in Kortrijk. Het aantal zal volgens de voorziene ingebruikname en inzet in de loop van 2002 en 2003

la station d'entretien de Courtrai? Cela sauverait des emplois à Courtrai et éviterait des difficultés à Schaerbeek. Une liaison IC normale peut-elle être mise en place entre Courtrai et Lille?

06.03 **Isabelle Durant**, ministre: Le parking de la SNCB situé avenue P. Tack est trop exigu. On recherche une solution qui puisse se justifier sur le plan urbanistique, sans perdre de vue les possibilités de stationnement. Il n'y aura toutefois pas de solution avant plusieurs an, plusieurs services publics devant procéder à une évaluation. La SNCB a opté pour quelque 750 emplacements. Les voyageurs paient la modique somme de 660 francs par mois pour un parking souterrain dûment équipé.

Les questions de M. Vandewalle concernent une compétence de la SNCB. L'emploi au poste d'entretien technique de Courtrai varie en fonction du type de matériel utilisé sur les différentes lignes et est appelé à diminuer à la suite de la mise en service des autorails modernes du type 41 dans la région de Gand.

Les nouvelles voitures à double étage du type M6, qui devraient entrer en service en juin 2002, seraient entretenues par l'Equipe territoriale d'entretien (ETE) de Courtrai.

Le plan IC/IR 1998, en ce compris

oplopen tot een honderdtal rijtuigen.

Het plan IC/IR-98 wordt momenteel geëvalueerd, met inbegrip van de grensoverschrijdende verbindingen. Volgens de nieuwe wet behoort dat tot de openbare opdrachten van de NMBS. Een herevaluatie is dus noodzakelijk. Ik begrijp uw opmerking over de omweg om Rijsel te bereiken.

Tezelfdertijd wordt er bilateraal met de SNCF onderhandeld over de toekomstige treinbediening van Doornik, Rijsel en Kortrijk, Moeskroen-Rijsel rekening houdende onder meer met de commercieel-bedrijfseconomische, technische en regionale aspecten. Deze problematiek is dezelfde als de vragen van de heer Chastel over de verbinding Mons-Valenciennes. Deze nieuwe openbare opdracht voor de NMBS is een manier om deze verbindingen over de grenzen meer aantrekkelijk te maken. Deze verbindingen zijn noodzakelijk in het kader van de openbare opdracht van de NMBS.

06.04 Els Haegeman (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank mevrouw de minister voor haar antwoord. Ook ben ik verheugd over het feit dat zij prioriteit geeft aan het verder uitbouwen van het comfort van de treinreiziger. Het is een normale zaak dat het nog een periode zal duren om dit concreet te realiseren. Ik meen dat een goede parkeeraccommodatie onontbeerlijk is om een beter comfort te geven aan de treinreizigers. Het is gunstig vast te stellen dat er in Kortrijk een pendelparking zal komen, zij het dan op lange termijn.

06.05 José Vande Walle (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister bevat positieve elementen, ook voor de toekomst. Een positief element is dat de werkplaats te Kortrijk vanaf juli 2002 belangrijk zal worden voor het onderhoud van een honderdtal rijtuigen. Wanneer de verbinding naar Rijsel positief evolueert in een beperkte tijd, dan zou dit voor de ganse regio een gunstig effect hebben.

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

De vraag nr. 5501 van de heer Luc Gouty werd naar een latere datum verschoven.

07 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la concertation entre la SNCB et La Poste dans le cadre des implantations des nouveaux centres de tri postaux" (n° 5577)

07 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het overleg tussen de NMBS en De Post met betrekking tot de vestiging van de nieuwe postsorteercentra" (nr. 5577)

07.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, ma question vise à connaître les disponibilités de la SNCB pour continuer à être le partenaire de La Poste dans le cadre du transport de courrier par le rail.

La presse mentionne l'ouverture de nouveaux centres de tri et des options privilégiant plutôt des sites situés le long de l'autoroute plutôt que l'usage du rail.

Nous avons adopté une résolution qui propose de privilégier l'intermodalité respectant en cela le plan fédéral de développement

les liaisons transfrontalières, fait actuellement l'objet d'une évaluation. Par ailleurs, des négociations bilatérales à propos de deux liaisons ferroviaires avec Lille ont été entamées avec la SNCF.

06.04 Els Haegeman (SP.A): La ministre souhaite améliorer le confort des voyageurs. L'aménagement de places de parking peut certainement y contribuer. Nous nous réjouissons dès lors de l'aménagement prochain d'un parking pour navetteurs à Courtrai.

06.05 José Vande Walle (CD&V): L'annonce que l'ETE de Courtrai s'occupera à partir de 2002 de l'entretien de cent rames est une bonne nouvelle. J'espère que le dossier de la liaison avec Lille évoluera lui aussi favorablement.

07.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Volgens de pers heeft De Post ervoor gekozen haar toekomstige sorteercentra langsheen autowegen te vestigen en stapt zij dus af van het vervoer via de spoorweg.

Op 23 mei 2001 heeft het Parlement echter een resolutie

durable qui propose de promouvoir l'intermodalité partout où c'est possible.

Dans le cadre du débat qui nous concerne, à savoir la localisation des centres de tri, il nous revient régulièrement que La Poste ne veut plus avoir affaire avec la SNCB et opterait pour la route. En effet, il régnerait un véritable manque d'esprit d'ouverture, d'adaptation dans le chef de la société qui détient le monopole du rail en Belgique jusqu'à présent et j'espère encore pour longtemps: la SNCB.

Etant donné que La Poste est un important client de la SNCB et que l'acheminement du courrier et des colis postaux participe au trafic de marchandises par rail, cette dernière continue-t-elle à mettre ses infrastructures totalement à la disposition de La Poste? Des discussions, des concertations ont-elles eu lieu? Des possibilités d'entente se sont-elles profilées?

07.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, à l'instar d'un match de ping-pong, nous essayons d'examiner d'où émane la demande ou l'objection.

A la connaissance de la SNCB, au cours des dernières années, La Poste n'a pas émis de critiques sur la qualité du service ou les conditions économiques de l'opération, en l'occurrence le transport par voie ferrée. Au contraire, la SNCB me signale qu'un jugement très positif sur la qualité du service a été récemment émis.

Un problème risque cependant de se poser à court terme (2003-2004) avec le retrait du service du matériel utilisé actuellement. Le remplacement est envisageable par du matériel neuf qui répondrait mieux aux spécifications de La Poste mais la question doit être négociée avec le client.

La SNCB souhaite poursuivre la collaboration avec La Poste et a d'ailleurs rappelé, par courrier, le 25 octobre dernier, sa disponibilité à rechercher ensemble toute solution acceptable pour les deux entreprises. Un premier contact aura lieu le 4 décembre prochain.

La SNCB me fait toutefois savoir qu'elle a parfois du mal à trouver à La Poste des interlocuteurs mandatés pour faire avancer les négociations. Par ailleurs, la SNCB est toujours prête à engager des négociations avec La Poste en ce qui concerne la vente de terrains.

Toutefois, en ce qui concerne les grands centres urbains, la SNCB ne dispose pratiquement plus de grands terrains pouvant correspondre aux critères de La Poste.

Bref, à la suite des contacts que j'ai eus avec les représentants de la SNCB, au travers de la question que vous me posez, ils se disent tout à fait ouverts et demandeurs. Une réunion est prévue le 4 décembre pour évaluer la meilleure manière d'organiser ce lien ferroviaire Poste et transports par chemin de fer. Son problème était jusqu'ici, semble-t-il, de trouver un interlocuteur mandaté à La Poste pour en discuter.

over de intermodaliteit tussen het weg- en het spoorvervoer aangenomen. Als overheidsbedrijf moet De Post haar beleidskeuze verantwoorden in het licht van het streven om de CO₂-uitstoot te verminderen.

De Post zou afstappen van het vervoer per spoor wegens de te logge werking van de NMBS. Hoe zit het daarmee? Werd terzake overleg gepleegd? Die keuze zou tevens ingegeven zijn door de weigering van de NMBS om haar infrastructuur ter beschikking van De Post te stellen. Klopt dat? Hoe kan de samenwerking tussen beide overheidsbedrijven worden gestimuleerd?

07.02 Minister Isabelle Durant: Volgens de NMBS heeft De Post de jongste jaren nooit opmerkingen geformuleerd. Tegen 2004 zou de NMBS over nieuw rollend materieel moeten beschikken dat beter aan de behoeften van De Post is aangepast.

De NMBS wil de samenwerking met De Post behouden, maar heeft het moeilijk om er een gesprekspartner te vinden.

Op 4 december eerstkomend is er een onderhoud gepland. De NMBS is voorts bereid gronden te verkopen maar beschikt niet over grote oppervlakten in stedelijke gebieden.

07.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, ce que je sais, c'est que l'Etat est l'actionnaire majoritaire au sein des deux sociétés et que de part et d'autre, il existe des problèmes de communication et d'identification.

Je voudrais également rappeler qu'au niveau des terrains, La Poste était prête à innover, puisqu'elle avait opté pour des sites situés le long de grands axes routiers et non dans les zones urbaines.

Question subsidiaire, La Poste est-elle un client important pour la SNCB? Dans l'affirmative, il est impératif que les deux ministres de tutelle s'investissent totalement pour que des accords de coopération puissent être négociés dans l'intérêt des deux sociétés, de l'environnement et de la mobilité en général.

07.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De Staat is meerderheidsaandeelhouder in beide bedrijven. Men stelt echter vast dat zich langs beide kanten communicatie en identificatieproblemen voordoen.

Wat de gronden betreft, was De Post bereid verder te gaan en af te zien van de idee van gronden in stedelijke gebieden en veeleer te kiezen voor autowegenknooppunten.

Is De Post een belangrijke cliënt van de NMBS? Zo ja, dan moeten beide ministers grotere inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat die twee bedrijven samenwerkingsakkoorden sluiten.

07.04 Isabelle Durant, ministre: La Poste n'est pas un gros client pour la SNCB. Ce n'est pas La Poste qui va augmenter ses recettes commerciales. La Poste est plutôt un client public traditionnel et intéressant. Néanmoins, la SNCB est ouverte et demandeuse à poursuivre la relation de travail même s'il est nécessaire d'établir de nouvelles modalités en termes de matériel.

Etant donné que le transport de courrier par rail est une mission traditionnelle assumée jusqu'aujourd'hui, la SNCB souhaiterait la poursuivre. Ce n'est pas une question de rentabilité.

07.04 Minister Isabelle Durant: De Post is geen buitengewoon grote klant van de NMBS, wel een traditionele klant, en de NMBS vraagt om een partnership. Het is dus geen kwestie van rentabiliteit, maar van traditionele openbare dienstverlening.

07.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Je vous remercie. Je m'étonne du moment choisi pour poser cette question étant donné que cela fait plus d'un an que l'on a lancé les appels d'offres pour les nouveaux centres de tri et que nous savons qu'ils seront placés aux confins des autoroutes.

Récemment, j'ai été surpris d'apprendre que La Poste n'utilise la SNCB qu'à raison de 5% des transferts de colis et de courrier. J'imaginai que le transfert postal par la SNCB était plus important. On se bat aujourd'hui pour moins de 5% du transfert postal global! Ce chiffre est exceptionnel. Je vous conseille de visiter un centre de tri postal pour vous rendre compte à quel point la SNCB fait peu d'efforts afin de rencontrer les préoccupations des postiers.

07.05 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Het verbaast me dat die vraag nu gesteld wordt. Het is allang bekend dat De Post zich aan wegen wil vestigen. Ik heb ook vernomen dat het spoor instaat voor de verzending van amper 5% van de poststukken! Men hoeft trouwens maar een postsorteercentrum te bezoeken om te zien hoe weinig de NMBS voor de postmannen doet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toestellen die de automobilisten verwittigen voor vaste snelheidscontroles" (nr. 5595)

08 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les appareils qui avertissent les automobilistes de la présence de caméras automatiques" (n° 5595)

08.01 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, op 19 oktober heb ik een weliswaar heel klein maar toch merkwaardig berichtje gelezen

08.01 Daan Schalck (SP.A): La presse fait état de la

in De Morgen. Ik kon niet goed inschatten wat de waarheid was. Uit het artikel bleek dat een Nederlandse firma een apparaatje op de markt heeft gebracht dat heel eenvoudig in de wagen kan worden aangebracht. Het zou automobilisten waarschuwen als een onbemande camera of een vast snelheidscontrolepunt langs de weg werd geplaatst. Uit het artikel maakte ik op dat de detectie gebeurde via GPS. Heel kort erna zou de automobilist verwittigd worden – om het raar uit te drukken – dat de kust weer veilig was.

Is het u bekend dat dergelijke toestellen ook in België te koop worden aangeboden? Zo ja, is de verkoop van dergelijke toestellen in ons land wettelijk toegelaten?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Schalck, net als u heb ik kennis genomen van het bestaan van het GPS-gestuurd waarschuwingssysteem voor vaste snelheidscontroles via De Morgen van 19 oktober. Uit raadpleging van de website van de Nederlandse firma die het toestel aanbiedt, enerzijds, en anderzijds uit rechtstreeks telefonisch contact met de firma om het adres van een verdeler in de buurt te krijgen, bleek dat de Nederlandse firma nog geen verdelers in België heeft. Men kon ook niet meedelen wanneer dit wel het geval zou kunnen zijn. Verdelers zijn wel te vinden in het grensgebied in Nederland. Tot zover mijn inlichtingen. Het toestel wordt dus nog niet te koop aangeboden in België.

U vroeg of de verkoop van een dergelijk toestel in België wettelijk toegelaten is. Door de wet van augustus 1996 die het gebruik van onbemande camera's in het wegverkeer regelt, zijn met het oog op het aanpakken van radardetectoren en andere toestellen, naast het inlassen van een nieuw artikel 62bis in de wegverkeerswet, ook een aantal nieuwe bepalingen ingevoerd in de wet van juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land en de onderdelen ervan evenals de veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Artikel 62bis van de wegverkeerswet zegt: "Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 op de radioberichtgeving is het verboden elke uitrusting of elk ander middel dat de vaststelling van overtredingen van deze wet en van de reglementen betreffende de politie over het wegverkeer bemoeilijkt of verhindert of automatisch werkende toestellen, bedoeld in artikel 62, opspoort, bij zich te hebben". Het ingevoegd artikel 29bis bepaalt vervolgens de straffen die hierop staan: "Gevangenisstraf van 15 dagen tot drie maanden en/of geldboete van 20.000 frank of 500 euro tot 200.000 frank of 5.000 euro alsook de onmiddellijke inbeslagname en de verbeurdverklaring van de uitrusting of elk ander middel". Deze bepalingen beogen de aanpak van de bestuurder van het voertuig.

08.03 **Daan Schalck** (SP.A): Mevrouw de minister, uw antwoord verheugt mij. In het artikel liet men immers uitschijnen dat de Belgische wet op dit ogenblik niet voldeed. Dan zou dit opnieuw een voorbeeld geweest zijn van hoe mensen die zich wat extra kosten kunnen veroorloven en die waarschijnlijk ook met zware wagens rijden zouden kunnen ontsnappen aan controles die vrijwel nog moeten worden uitgebouwd. Het zou goed zijn om hierover goed te communiceren, zelfs als het toestel in België nog niet verdeeld wordt. Men moet meedelen dat, als de toestellen in Nederland worden aangekocht, het niet toegelaten is om ze in België in de wagen te hebben. Het kan van de kant van de overheid niet voldoende benadrukt worden dat dergelijke zaken met het oog op de

commercialisation d'un appareil permettant aux automobilistes de détecter la présence des caméras automatiques par le biais du GPS.

La ministre sait-elle si de tels appareils sont en vente en Belgique et si cette vente est légale?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Un article paru le 19 octobre dans le quotidien *De Morgen* révèle en effet l'existence d'un système dirigé par GPS et avertissant l'automobiliste des contrôles de vitesse fixes. L'entreprise néerlandaise concernée n'a pas de distributeurs en Belgique, mais en a dans la région frontalière. L'appareil n'a pas encore été proposé à la vente en Belgique.

L'article 62bis de la loi sur la circulation interdit la possession de ce type d'appareils. L'article 29bis prévoit les sanctions suivantes: une peine de prison de 15 jours à 3 mois, une amende de 20.000 à 200.000 francs et la confiscation immédiate de l'équipement.

08.03 **Daan Schalck** (SP.A): Je me réjouis de constater que la législation belge, à l'inverse de ce que laissait transparaître l'article, est tout à fait claire à ce sujet. Il serait bon que les pouvoirs publics le fassent clairement savoir pour éviter les malentendus.

verkeersveiligheid eigenlijk niet kunnen. Het gaat niet op dat men op die manier probeert te ontsnappen aan de controle.

De Belgische wetgeving is dus wel sluitend. Het lijkt mij goed dat dit wordt meegedeeld. Het gaat hier maar om een klein artikel, maar als zo'n firma daarvoor publiciteit zou beginnen te maken en laat uitschijnen dat alles wettelijk in orde is als zo'n toestel wordt gebruikt dan kan de overheid volgens mij beter preventief optreden en het tegendeel verklaren. Ik ben verheugd over het feit dat onze wetgeving op dat vlak sluitend is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vraag nr. 5621 van mevrouw Magda De Meyer werd naar een latere datum verschoven.

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanhoudende problemen met de dieselmotorstellen type 41" (nr. 5705)

- de heer **Jan Mortelmans** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltreinstellen op de lijnen Neerpelt-Antwerpen en Mol-Hasselt" (nr. 5728)

09 **Questions jointes de**

- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes persistants posés par les motrices diesel du type 41" (n° 5705)

- M. **Jan Mortelmans** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes avec les nouvelles automotrices-diesel sur les lignes Neerpelt-Anvers et Mol-Hasselt" (n° 5728)

09.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben de problemen in verband met die dieselmotorstellen hier al verschillende keren besproken.

Enkele weken geleden las ik in Het Belang van Limburg opnieuw een evaluatie over die nieuwe treinstellen maar vooral over het feit dat er nog altijd ernstige problemen zijn met de betrouwbaarheid. Er zouden nu ongeveer 50 stellen geleverd zijn waarvan er ongeveer 15 rijvaardig zijn.

Ik heb allerlei problemen gehoord waarover ik niet zal uitweiden. Ik zou graag enkele precieze vragen willen stellen om te weten op welke manier we met dit dossier in de toekomst moeten omgaan.

De levering heeft sowieso vertraging opgelopen. Ik hoef u daarover eigenlijk geen vragen te stellen. De vraag is hoe groot de achterstand is op het oorspronkelijke leveringsschema. Welke gevolgen heeft dit voor de indienstneming van het nieuwe materieel op de spoorlijnen? Hoeveel hebben de defecten, die al maanden aanhouden, reeds gekost?

Ik begrijp uit het artikel ook dat een aantal technici van de firma Alstom de motorstellen in België een voor een onder handen nemen met het oog op een duurzame herstelling. Hoeveel kost dit aan de NMBS? Betaalt de firma een schadevergoeding aan de NMBS? Overweegt de NMBS om de levering van de resterende motorstellen stop te zetten en het lopende contract te verbreken? Ik begrijp dat er niet alleen een aantal technische gebreken zijn want er zouden ook te weinig deuren zijn die bovendien te smal zijn.

09.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Les motrices diesel du type 41 poseraient encore de sérieux problèmes. Sur les cinquante motrices livrées, quinze seulement seraient disponibles en raison de pannes incessantes.

Quelle est l'ampleur du retard? La livraison a pris du retard. Quelles en sont les conséquences pour la mise en service du matériel? Combien les pannes ont-elles déjà coûté? Combien coûte la réparation des motrices diesel?

La firme Alstom paie-t-elle un dédommagement à la SNCB? La SNCB envisage-t-elle de résilier le contrat?

A-t-on l'intention de commander du matériel diesel adapté pour la liaison IR Neerpelt-Antwerpen? Envisage-t-on une prolongation éventuelle jusqu'à Weert?

Ten slotte, mevrouw de minister, heeft de NMBS de intentie om aangepast dieselmaterieel te bestellen voor de IR-verbinding Neerpelt-Antwerpen. Zo ja, aan welke voorwaarden moet dit materieel voldoen? Houdt men in dat verband ook rekening met een eventuele verlenging tot Weert in Nederland?

09.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik vrees dat dit geen dossier is waarop men het etiket "snel en efficiënt" kan plakken.

Dit dossier dateert uit de vorige legislatuur. De treinen hadden begin 2000 moeten rijden. Deze datum werd verschoven naar de zomer van 2000 en zelfs de maand september van dat jaar. Uiteindelijk werd een klein gedeelte van die dieselstellen in maart van dit jaar in gebruik genomen. Er werden mankementen vastgesteld aan de dieselmotoren, de transmissies, de asbruggen, de compressoren, de klimatisatie en de automatische deuren. Klachten van personeelsleden wijzen erop dat er ook problemen zouden zijn met het remsysteem. Volgens mij moet dit met het oog op de veiligheid ernstig worden bekeken.

Toen ik in juli van dit jaar over deze materie een vraag stelde, antwoordde u dat u hoopte dat de kinderziekten – als men dit nog kinderziekten kan noemen – achter de rug zouden zijn. We hebben ondertussen kunnen vaststellen dat die zogenaamde kinderziekten, mevrouw de minister, blijkbaar niet uit de wereld zijn geholpen. Op dit ogenblik is men nog altijd druk doende met de herstellingen. Uit een artikel in Het Belang van Limburg blijkt dat er 50 stellen zijn geleverd terwijl er in Het Laatste Nieuws sprake is van een aantal van 40.

Ik had u graag een aantal vragen gesteld die ik u reeds schriftelijk heb bezorgd. Voor het verslag zal ik ze nog eens voorlezen.

Hoeveel treinstellen van dit type werden bij de firma Alstom besteld? Hoeveel werden er ondertussen geleverd? Hoeveel daarvan worden er ingezet? Welke mankementen doen zich voor? Wie draait op voor de kosten van de herstellingen? Werd reeds schadevergoeding door de betrokken firma betaald voor het laattijdig leveren van de treinstellen? Zo ja, hoeveel? Hoeveel moet nog worden betaald? Wanneer zullen alle treinstellen kunnen worden ingezet? De belangrijkste vraag: welke maatregelen worden getroffen opdat deze problemen zich in de toekomst niet meer zouden voordoen, mevrouw de minister, want ik word het stilaan beu.

09.03 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft 80 motorwagens besteld. Tot dusver heeft de NMBS 42 motorwagens ontvangen. 40 motorwagens werden in gebruik genomen. De eerste motorwagens werden met 18 maanden vertraging geleverd. Deze vertraging heeft uiteraard gevolgen gehad voor de ingebruikneming van de motorstellen. Vervolgens werd het tempo opgedreven en momenteel beantwoordt het aantal leveringen aan de planning zoals die contractueel werd overeengekomen. De constructeur is contractueel verplicht de tekortkomingen te verhelpen die onder de waarborg vallen. Bovendien zijn in het hoofdstuk Actiemiddelen van het contract boetes opgenomen voor het immobiliseren van materieel gedurende de waarborgperiode en voor het gebrek aan beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Er werden

09.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Les nouvelles automotrices diesel présentent de nombreuses faiblesses, notamment au niveau du circuit de freinage. Elles n'ont manifestement pas encore fait leurs maladies de jeunesse.

Combien de ces trains ont-ils été commandés, livrés et mis en service? Quels sont les problèmes techniques? Qui paie les frais de réparation? Combien Alstom a-t-elle déjà payé à titre de dédommagement pour la livraison tardive des trains et de combien cette firme est-elle encore redevable? Quand tous les trains seront-ils mis en service? Comment évitera-t-on les problèmes à l'avenir?

09.03 Isabelle Durant, ministre: La SNCB a commandé 80 automotrices et elle en a reçu 42. Quarante sont actuellement en service. Les premières ont été livrées avec dix-huit mois de retard. Pour l'instant, le rythme de livraison est conforme à l'échéancier contractuel. Le constructeur est tenu par contrat de remédier à ses frais aux défauts couverts par la garantie et c'est ce qui s'est

defecten vastgesteld aan de verwarmingsinstallatie, de automatische deuren, de motorisatie van de remmen. De defecten hebben geen invloed op de veiligheid van de treinen. De herstellingskosten worden door de constructeur ten laste genomen. Het contract legt boetes op voor vertraging bij de levering, voor immobilisatie in het kader van de waarborg en voor gebrek aan beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Deze boetes worden integraal toegepast. Het totale bedrag van de tot dusver opgelegde boetes bedraagt 6,8 miljoen euro en werd volledig betaald.

Inzake de herstelling door technici van Alstom wordt doorgaans de procedure voor nieuw materieel onder garantie gehanteerd. Het geheel van de interventies is ten laste van de constructeur. Aangezien de vastgestelde problemen momenteel worden opgelost en gezien het aanzienlijk tekort aan modern materieel voor het reizigersvervoer overweegt de NMBS niet de levering van de motorwagens stop te zetten. De NMBS heeft niet de intentie om ander materieel te bestellen voor de lijn Antwerpen-Neerpelt. De verlenging tot Weert kan gebeuren met het huidige dieselmaterieel mits een aanpassing. Het verdere verloop van de inzet van de motorwagens gebeurt als volgt: de lijn Gent-Eeklo: eind 2001; de lijn Geraardsbergen-Gent-Ronse: eind 2001, begin 2002; de lijn Charleroi-Couvin: voorjaar 2002.

09.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt mij dat de defecten geen invloed op de veiligheid hebben gehad. Dat heeft natuurlijk wel een effect op het comfort van de reizigers. Zij worden al jaren op dat vlak misdeeld. Men werden betere tijden voorspeld. De mensen zullen dit er ook nog wel bijnemen. Ik kan echter moeilijk begrijpen dat een levering met een waslijst van niet alleen technische defecten niet wordt stopgezet. In diverse uitvoeringsmandaten heb ik ook met lastenboeken te maken gehad, maar een dergelijk aantal defecten is onaanvaardbaar. Er moeten immers nog 40 stellen worden geleverd waaraan ook defecten zullen moeten worden hersteld. Mevrouw de minister, dit is onaanvaardbaar. U bent tijdens uw hele ambtsperiode als minister met laattijdige leveringen en problemen geconfronteerd.

Ik betreur het dat noch de NMBS, noch uzelf terzake geen hardere standpunten innemen. De gebruikers van die lijnen wachten reeds jaren op een betere voorziening en verwachten van u een kwalitatief hoogstaande dienst. Ik vermoed dat wij u daarover nog vaak zullen moeten ondervragen, want dit dossier is op dit ogenblik nog niet afgerond. Dat is geen goede zaak, ook niet voor de uitstraling van de NMBS.

09.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan mij alleen maar aansluiten bij wat mevrouw Brepoels heeft gezegd. Ik hoop dat zowel de NMBS als uzelf een aantal lessen trekken uit wat is gebeurd. Er zou moeten worden nagedacht over de wijze van gunning van dergelijke overheidsopdracht. Ik vermoed dat dit een Europese aangelegenheid is, maar blijkbaar is wat het goedkoopst is niet altijd het beste. Ik blijf bij de vaststelling die mevrouw Brepoels maakt, met name dat ondanks uw beweringen van vanmorgen, uw beleidsnota's, de vragen die hier in de commissie werden gesteld, inzake de aankoop van nieuw materieel en de evenwichtige verdeling ervan, de Kempen en ook Limburg al tientallen jaren stiefmoederlijk worden behandeld, ook

passé. Il est également prévu des amendes contractuelles en cas de retard de livraison. Ces amendes ont été intégralement appliquées. Elle se sont élevées à 6,8 millions d'euros et elles ont été entièrement acquittées.

La réparation par des techniciens d'Alstom s'est effectuée dans le respect de la procédure normalement prévue pour du matériel neuf sous garantie, à charge du constructeur. La société Alstom indemnise la SNCB. Celle-ci n'envisage donc pas de mettre fin à la livraison des automotrices. La SNCB n'a pas l'intention de commander un autre matériel pour la liaison Anvers-Neerpelt. Le prolongement jusqu'à Weert pourra être réalisé au moyen du matériel diesel actuel.

09.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Je me félicite déjà d'apprendre que la sécurité des voyageurs n'a pas été menacée et que seul leur confort a pâti de la situation, ce qui ne me surprend pas vraiment. Je trouve anormal que l'on ne suspende pas la livraison après avoir constaté autant de défauts. Je le déplore. Les usagers ont droit à un transport de qualité. Ce dossier n'est pas près d'être clôturé.

09.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je me joins à la réplique de Mme Brepoels. J'espère que la ministre et la SNCB tireront les enseignements des événements actuels. Apparemment, l'achat le moins cher n'est pas nécessairement le meilleur. En ce qui concerne l'achat de matériel, la Campine et le Limbourg restent à la traîne.

inzake comfort en ik betreur dat.

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

De vraag nr. 5715 van de heer Dirk Pieters werd omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de NMBS en de vakbonden" (nr. 5718)

10 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la SNCB et les syndicats" (n° 5718)

10.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, binnen enkele weken betalen de twee vakbonden, die nog in de raad van bestuur van de NMBS zetelen, aan hun leden een jaarlijkse syndicale premie uit. Ik heb enkele tijd geleden in de pers nog een heel uitvoerig verhaal gelezen over de wijze waarop de NMBS deze actie zou betoelagen. Ik denk dat het duidelijk is dat vooral de twee vakbonden – tenminste indien u dit straks bevestigt – daar als zodanig beter van worden, omdat de betoelaging van de NMBS zou gebeuren op basis van het aantal werknemers en niet op basis van het aantal leden van de respectievelijke bonden. Het is duidelijk – dat weet iedereen – dat een groot aantal werknemers niet aangesloten is bij deze vakbonden, omdat zij ofwel bij een andere vakbond zijn aangesloten, die niet in de raad van bestuur vertegenwoordigd is, ofwel omdat zij geen lidmaatschap hebben.

Voorts moet ik ook vaststellen dat precieze gegevens over het aantal leden ontbreken. Ik weet dat de vakorganisaties deze gegevens niet graag vrijgeven. De NMBS zou het aantal leden nochtans op een eenvoudige wijze kunnen vaststellen, vermits zij de maandelijkse lidgelden rechtstreeks van de uitbetaalde lonen inhoudt. Het is duidelijk dat de twee grote vakbonden onder elkaar een overeenkomst hebben afgesloten over de wijze waarop zij de totale toelage onder elkaar verdelen. Vandaar dat ik aan de minister graag een aantal heel precieze vragen had gesteld.

Ten eerste, hoe groot bedraagt de syndicale premie die de NMBS aan de beide bonden betaalt? Wordt dit bedrag in één keer uitgekeerd en zo ja, wanneer?

Ten tweede, welke verdeelsleutel hanteert de NMBS bij de betoelaging van beide vakbonden? Vorige week hebben wij het in de plenaire vergadering nog even gehad over de syndicale verkiezingen. Kunt u bevestigen dat de laatste sociale verkiezingen – zij zouden in 1955 hebben plaatsgevonden – hierbij als maatstaf dienen? In een aantal andere overheidsbedrijven zijn die uitslagen nog beschikbaar en worden deze ook gebruikt om de hedendaagse sterkte van de vakbonden te erkennen. Op welke gegevens baseert men zich dan?

Is het de bedoeling om in de toekomst sociale verkiezingen te houden bij de NMBS en zo ja wanneer? Zullen die democratisch zijn, zodat de momenteel niet door de raad van bestuur erkende bonden zullen kunnen deelnemen? Vindt u het democratisch dat de huidige personeelsafgevaardigden door de hogere instanties van de vakbonden gevraagd of aangeduid worden om de werkvloer te vertegenwoordigen? Wat denkt u over de NMBS-werknemer die bewust geen lid wil zijn van één van beide vakbonden en toch moet

10.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Au mois de décembre, les deux syndicats siégeant au sein du conseil d'administration de la SNCB versent une prime syndicale annuelle à leurs membres. Tant la CGSP que le SCCC perçoivent à cet effet un subside de la SNCB. Le montant de ce subside dépend du nombre de travailleurs et non du nombre de membres des syndicats concernés. Voilà qui sert les intérêts des syndicats, à défaut de servir ceux des travailleurs non affiliés.

Par ailleurs, les chiffres précis relatifs au nombre de membres ne sont pas communiqués.

Quel est le montant total de la prime? Comment, quand et sur la base de quelle clé de répartition cette prime est-elle versée? Quand les dernières élections sociales ou syndicales ont-elles eu lieu et quels en ont été les résultats? Ces chiffres sont-ils utilisés?

De telles élections seront-elles à nouveau organisées et les syndicats non reconnus pourront-ils également y participer? On peut s'interroger sur le caractère démocratique de l'obligation, ou presque, faite par les instances dirigeantes des syndicats aux délégués du personnel de représenter leur base?

Que pense la ministre du fait que les syndicats conservent un pourcentage plus élevé de leur prime annuelle lorsqu'un travailleur de la SNCB refuse délibérément

vaststellen dat de NMBS deze houding honoreert met een jaarlijkse toelage aan de bonden? Blijkbaar houdt men daar meer aan over dan wanneer hij of zij wel lid was geweest.

Mevrouw de minister, ten slotte stelde ik u graag de vraag of het geen betere zaak zou zijn indien de NMBS deze toelage rechtstreeks bij de werknemers zou laten toekomen, hetzij onder een andere naam of als een verhoging van de eindejaarspremie. Dat zou voor de verschillende partners, zowel voor de NMBS, voor de vakorganisaties als voor de werknemers, weliswaar om verschillende redenen, een betere zaak zijn.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS laat me weten dat de regeling van de syndicale relaties bij de NMBS vindt haar grondslag in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 en in het hoofdstuk VIII van het statuut van het personeel dat verder werd uitgewerkt in het ARPS-bundel 548.

Na een gezamenlijke overeenkomst kent de NMBS aan de erkende organisaties een jaarlijkse dotatie toe waarvan het bedrag wordt vastgesteld in functie van het nominaal bedrag van de door die organisaties toegekende syndicale premie en het aantal statutaire en niet-statutaire personeelsleden in actieve dienst. Bij overeenkomst werd het maximumbedrag voor de syndicale premie dat in aanmerking wordt genomen voor de berekening van de dotatie voor 2001 vastgesteld op 3.000 frank, terwijl het in aanmerking te nemen aantal personeelsleden werd bepaald op ongeveer 40.000.

De dotatie wordt bij vervallen termijn bij driemaandelijke vierden gestort aan de erkende organisaties. Bij ons onderling akkoord laten de erkende organisaties bij het begin van elk jaar aan de NMBS de procentuele verdeelsleutel van de dotatie kennen. Bij de NMBS werden nooit sociale verkiezingen georganiseerd. Bij de maatschappij worden de syndicale betrekkingen geregeld op grond van artikel 13 van de wet van 1926 en krachtens dat artikel werd in hoofdstuk 8 van het personeelsstatuut een procedure ingeschreven met betrekking tot de toekenning van de zetels in de nationale paritaire commissie en de daarvan afgeleide paritaire organen. De nationale paritaire commissie wordt om de zes jaar vernieuwd en het aantal zetels dat aan elke organisatie wordt toegekend is afhankelijk van het aantal individueel betalende aangeslotenen dat ten minste gelijk moet zijn aan tien procent van het totaal effectief van het statutair personeel van de NMBS.

Een in een eerder afgesloten sociaal akkoord ingeschreven onderzoek over het eventueel invoeren van sociale verkiezingen bij de NMBS heeft nog niet geleid tot een aanpassing van het statuut van het personeel dienaangaande. Dat is het antwoord van de NMBS.

Pour ma part, je pense que les élections sociales organisées pour désigner les représentants des travailleurs qui siègent dans les

l'affiliation?

Ne serait-il pas plus honnête d'en faire directement cadeau aux travailleurs? Il n'en résulterait pas de frais supplémentaires pour la SNCB, les syndicats auraient la conscience tranquille et les travailleurs, y compris ceux ayant déjà reçu une prime des syndicats, n'en seraient que plus satisfaits.

10.02 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB m'a communiqué les informations suivantes. Les relations syndicales sont régies par la loi du 23 juillet 1926 ainsi que par le chapitre 8 du statut du personnel.

La dotation annuelle de la SNCB est calculée sur la base d'un montant nominal maximum et du nombre d'agents statutaires et non statutaires. Pour 2001, ce montant a été fixé à 3.000 FB maximum. Quarante mille agents pouvaient en bénéficier. Après concertation, les syndicats ont fait connaître la clé de répartition à la SNCB. Le montant leur est versé tous les trois mois.

Il n'y a jamais eu d'élections syndicales à la SNCB. Le statut du personnel prévoit qu'au sein de la commission paritaire, les sièges sont attribués en fonction du nombre de membres affiliés, lequel doit être au moins égal à 10% des effectifs du personnel statutaire de la SNCB. La composition de la commission paritaire est renouvelée tous les six ans.

Un accord précédent prévoyait d'examiner l'opportunité d'organiser des élections sociales. A ce jour, cela n'a pas encore débouché sur une modification du statut. Telle est la réponse que m'a fournie la SNCB. Toutefois, j'ai moi aussi plusieurs remarques à formuler.

Volgens mij zijn sociale verkiezingen een goed instrument

conseils d'entreprise et dans les comités de sécurité et d'hygiène sont une très bonne manière de renforcer la démocratie sociale dans les entreprises. Au sein des entreprises, ces élections sont d'ailleurs toujours un moment très important de débat et d'évaluation. Elles forcent les représentants des travailleurs à présenter un bilan auprès de leurs membres et à les informer sur l'évolution de l'entreprise et les différents problèmes qui sont de compétence syndicale.

Je suis persuadée que plus de démocratie ne peut engendrer que plus de progrès social. En outre, une entreprise où l'information circule bien, du haut vers le bas et du bas vers le haut, est une entreprise qui, dans l'ensemble, fonctionne mieux. Or, force est de constater que la communication interne n'est certainement pas le domaine dans lequel la SNCB est la plus performante.

Je constate que le mouvement syndical ne peut que sortir renforcé d'un processus d'élections sociales qui permet tant aux affiliés qu'aux non-affiliés de choisir les représentants des travailleurs dans les organes de concertation. Je suis aussi persuadée que l'organisation d'élections sociales ne pourra se faire contre la volonté des organisations syndicales représentatives elles-mêmes car ce sont elles qui sont appelées à les faire fonctionner et à leur donner du sens. J'espère donc que des progrès substantiels vont pouvoir être accomplis sur ce plan et que des choses qui paraissent peut-être impensables ou difficiles il y a quelques années encore pourraient devenir, tôt ou tard, possibles. Je pense d'ailleurs que le débat qui émerge sur la question des entreprises publiques devrait sans doute aussi aborder cette question avec les partenaires sociaux du secteur, sans idées préconçues et dans un souci de renforcement de la démocratie interne dans une entreprise.

Enfin, en ce qui concerne votre question sur le mode de versement des primes syndicales, je ne souhaite pas m'immiscer dans un domaine qui concerne strictement les relations entre les partenaires sociaux au sein de la SNCB. Il est de leur compétence de choisir le mode de versement.

Ik heb u de elementen toegelicht die de NMBS heeft gegeven en die de situatie kunnen verklaren. Ik heb u ook mijn standpunt over de toekomst gegeven. Ik hoop dat wij met de vakbondsorganisaties minimaal een discussie kunnen starten over een dergelijk systeem. Ik hoop ook dat wij kunnen praten in het kader van de hervorming van de overheidsdiensten.

10.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord en haar persoonlijke toevoeging bij het antwoord van de NMBS. Naar aanleiding van een wetsontwerp hebben wij het daar vorige week in de plenaire vergadering ook heel even over gehad. Ik denk dat verscheidene partijen inderdaad de mening zijn toegedaan dat daarover in de toekomst op een open manier moet kunnen worden gedebatteerd. Wanneer de Senaat echter de wijziging van de wet van 1991 goedkeurt, voegt men een derde vakorganisatie aan de raad van bestuur toe. Ik ben benieuwd hoe men dat volgend jaar concreet zal organiseren.

Ik vroeg u wat het totaalbedrag is van de syndicale premie. U zei dat het gaat om een bedrag dat overeenkomt met een nominaal bedrag van maximum 3.000 Belgische frank dat betaald wordt voor de 40.000

om de democratie in de ondernemingen te versterken. Bovendien bieden zij de gelegenheid om een debat over de vakbondsactie en het reilen en zeilen in de onderneming te voeren.

De sociale verkiezingen dragen bij tot het instandhouden van een goede communicatie in de onderneming, wat haar werking ten goede zal komen. Het verkiezingsproces kan de vakbonden enkel maar versterken, maar die verkiezingen mogen hen niet worden opgelegd. Ik hoop dat essentiële vooruitgang kan worden geboekt in overleg met de vakbonden.

Bovendien zou dat onderwerp in het kader van de discussies over de overheidsbedrijven zonder vooroordelen moeten kunnen worden besproken. Ik wil mij niet mengen in de bevoegdheden van de sociale partners van de NMBS met betrekking tot de wijze waarop de syndicale premies worden uitbetaald.

10.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je remercie la ministre. Différents partis estiment qu'un débat ouvert est utile. Une modification de la loi de 1991 en préparation actuellement ajoutera une troisième organisation syndicale au conseil d'administration. Comment règlera-t-on cette matière dans de telles conditions?

S'agit-il d'un montant de 100 à 120 millions de francs?

werknemers. Begrijp ik dan goed dat men spreekt over een bedrag van 100 tot 120 miljoen frank?

10.04 Minister **Isabelle Durant**: Dat is een wiskundige conclusie.

10.04 **Isabelle Durant**, ministre: C'est cela.

10.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ik interpreteer dus correct dat die 3.000 Belgische frank kan variëren? Of gaat het om een vast bedrag per werknemer?

10.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Peut-il y avoir une variation de 3.000 francs ou s'agit-il d'un montant fixe?

10.06 Minister **Isabelle Durant**: Dat is een maximumbedrag. Het bedrag van de optelsom is een maximumbedrag. Dat kan minder zijn, maar niet meer.

10.06 **Isabelle Durant**, ministre: C'est un montant maximum.

10.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De NMBS heeft u niet meegedeeld om welk bedrag het dit jaar concreet gaat?

10.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La SNCB ne vous a-t-elle pas communiqué le montant qui a été versé cette année?

10.08 Minister **Isabelle Durant**: Neen, de NMBS heeft enkel de regels meegedeeld om dat te berekenen.

10.08 **Isabelle Durant**, ministre: Non.

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

11 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de activiteiten en de financiering van ABX" (nr. 5719)

- de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 5841)

11 **Questions jointes de**

- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les activités et le financement d'ABX" (n° 5719)

- M. **Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 5841)

11.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, op het ogenblik van de bespreking in de plenaire vergadering rond de wijziging van de wet van 1991 hebben wij al even de kans gehad om aan de minister bijkomende informatie te vragen rond de toekomstplannen van ABX. Ik denk dat op dit ogenblik de onduidelijkheden blijven bestaan. Van groot belang is de impact op de eerste opdracht van de NMBS, de openbare dienstverlening. Bijgevolg heb ik een aantal vragen voor de minister. Ik denk niet dat wij het verhaal ruimer moeten schetsen.

Kan de minister mij duidelijkheid geven over het bedrag dat ABX sinds 1993 in de uitbouw van ABX en de overnames heeft geïnvesteerd? Over welke bedragen gaat het per jaar of per periode waarin overnames gebeurd zijn? Mocht u geen cijfers bezitten, kunt u ons dan vertellen welke stappen u zet om hieromtrent gegevens te verzamelen? Wanneer kunnen wij die verkrijgen?

Verder had ik graag geweten of de NMBS voor de uitbouw van ABX en voor de overnames middelen heeft gebruikt die bestemd waren voor haar opdracht van openbare dienstverlening. U zei in vorige besprekingen dat er nog geen duidelijkheid was over de manier

11.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Le manque de clarté qui entoure les activités et le financement d'ABX subsiste et ne manque pas d'influer sur les services à la clientèle de la SNCB.

La ministre sait-elle combien la SNCB a investi dans ABX depuis 1993? Si elle le sait, pourrait-elle communiquer le montant de ces investissements ventilés par année? Si elle l'ignore, quelles démarches compte-t-elle entreprendre pour collecter ces informations et quand pourra-t-elle les communiquer?

La comptabilité de la SNCB est-elle claire quant à l'origine des moyens que la SNCB a investis

waarop die participaties verworven zijn. Is er in de boekhouding van de NMBS duidelijkheid over de herkomst van die middelen?

Uit het rapport van het Rekenhof blijkt dat er geen onregelmatigheden in de boekhouding aanwezig zijn. Mij is niet duidelijk of dat impliceert dat er dan ook volledige duidelijkheid bestaat over de manier waarop men binnen de NMBS aan ABX kosten heeft aangerekend.

Kunt u ons daaromtrent ietwat meer inzicht geven?

Ten vierde, als de NMBS aan ABX kosten voor het gebruik van de infrastructuur en het uitvoeren van werken aanrekent, zullen die aangerekende kosten dan marktconform zijn?

Ten vijfde, de laatste jaren heeft ABX meerdere bedrijven overgenomen die actief zijn op het vlak van transport en logistiek, of er ten minste in participeert. Vermits ABX nog altijd geen rechtspersoonlijkheid heeft, is het de NMBS die deze bedrijven overnam of participaties erin nam. Dat betekent dat de NMBS wordt gebruikt om namens ABX een relatief commercieel netwerk uit te bouwen.

Welke garanties biedt u dat hiervoor geen overheidsgeld werd of wordt gebruikt, geld dat bedoeld was om de opdracht van openbare dienstverlening te organiseren?

11.02 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Monsieur le président, il s'agit évidemment d'un dossier évoqué régulièrement. La semaine dernière, je lisais le journal "Vers l'Avenir" qui titrait: "ABX quitte les gares". Le quotidien expliquait que cette société émanant de la SNCB préfère la route au rail et qu'elle confirme ce choix dans ses investissements aussi en Belgique. La Poste peut quitter la SNCB, on peut s'en émouvoir, mais qu'ABX quitte les gares, c'est un comble!

Pour rappel, ABX a un chiffre d'affaires de 180 millions d'euros en Belgique pour 2,9 milliards d'euros dans le monde. L'entreprise fait des bénéfices en Belgique à concurrence de 2,9 millions d'euros, alors qu'on a constaté une perte de 71 millions d'euros au niveau mondial. Il s'agit véritablement d'une multinationale puisqu'elle possède des filiales dans 36 pays et, visiblement, elle n'a pas l'intention de s'arrêter là.

Ce dossier a longtemps été occulté par les négociations politiques sur le plan décennal d'investissements. Je voudrais revenir sur cette problématique et principalement sur quatre dates. Je m'exprimerai 1 minute par date et je ne dépasserai donc pas le temps qui m'est imparti.

Avril 2000. Lors de l'assemblée générale ordinaire de la SNCB, la ministre des Transports, qui représente l'actionnaire majoritaire, fait part du souhait de l'Etat que les options stratégiques de l'entreprise s'inscrivent dans le long terme et permettent d'assurer sa pérennité et sa viabilité. Même dans une entreprise publique autonome, l'actionnaire responsable ne peut, à mon sens, se contenter d'émettre des souhaits quand l'avenir de l'entreprise et de son personnel est en jeu. De ce fait, l'administrateur délégué de la SNCB était ainsi conforté dans sa position de seul maître à bord d'ABX.

dans ABX? Si oui, de quels montants, ventilés par an, s'agit-il? Si elle l'ignore, quelles démarches compte-t-elle entreprendre pour collecter ces informations et quand pourra-t-elle les communiquer?

La ministre sait-elle comment la SNCB s'y est prise pour imputer certains frais à ABX? Si elle l'ignore, quelles démarches compte-t-elle entreprendre pour le savoir? Les frais que la SNCB a éventuellement imputés à ABX sont-ils conformes aux prix pratiqués sur le marché?

La SNCB a emprunté le nom d'ABX pour reprendre plusieurs sociétés ou prendre des participations dans certaines sociétés. Quelles garanties a-t-on que des deniers publics n'ont pas été ou ne sont pas utilisés à cette fin?

11.02 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): De politieke onderhandelingen over het tienjaren-investeringsplan van de NMBS hebben de evolutie van het ABX-dossier ietwat aan het gezicht onttrokken. ABX is een multinationaal bedrijf waarvan het investeringsbeleid van een onmiskenbare voorkeur voor de weg getuigt.

Tijdens de gewone algemene vergadering van de NMBS in april 2000 deelde de minister van Vervoer mee dat de Staat wenst dat de strategische beleidsopties van het bedrijf op de lange termijn gericht zijn, teneinde het voortbestaan en de levensvatbaarheid van het bedrijf te vrijwaren. Door zich aldus op de vlakte te houden bevestigde de regering eigenlijk de gedelegeerd bestuurder van de NMBS in zijn positie van alleenheerser over ABX.

Het bericht dat de studie over de plaats van ABX in de sector, waartoe in september 2000 besloten werd teneinde de

Septembre 2000. Dans le cadre des accords entre le gouvernement et le secteur du transport routier, l'annonce est faite d'une étude sur la place d'ABX dans le secteur pour répondre aux soupçons, voire aux accusations de concurrence déloyale. Rien que la technique du "cash pooling" entre la SNCB, ABX et les mesures de sécurisation à hauteur de 220 millions d'euros suffisent à étayer de telles accusations. L'annonce, un an plus tard, que cette étude doit encore être réalisée, est révélatrice soit d'une indifférence, soit d'un certain conflit d'intérêts face à cette question.

Mai 2001. Rapport d'audit de la Cour des comptes sur le bon emploi des deniers publics par la SNCB. Dans le chapitre qui traite du développement des activités commerciales, l'observateur avisé qui sait et veut lire entre les lignes du politiquement correct comprendra que la cour s'est montrée très critique sur la stratégie de développement d'ABX par la SNCB. On y relève notamment le problème de la conformité à l'objet social qui, rédigé en termes tellement généraux, permet à la SNCB de faire tout et n'importe quoi, y compris ABX. On y découvre également qu'il a fallu attendre une demande de la ministre début 2000 pour que le commissaire du gouvernement sorte de sa torpeur et ose enfin poser des questions au président de la SNCB. On peut légitimement se demander si, dans le dossier ABX, ce commissaire du gouvernement s'est montré à la hauteur des responsabilités dont il est investi. On constate enfin qu'en raison du développement d'ABX, l'activité ferroviaire de la SNCB devient résiduelle. Sur un chiffre d'affaires de 200 milliards, ABX pèse 120 milliards et des 80 milliards restants, près de la moitié constituent les interventions de l'Etat.

Octobre 2001. C'est pendant le conseil d'administration réuni le 5 de ce mois que l'on découvre la duplicité de la direction de la SNCB sur la fameuse lettre de contrôle interne relative à la consolidation 2000 du groupe. On se rend compte qu'il est présenté aux administrateurs un rapport simplifié de 5 pages au lieu du premier rapport fait par les réviseurs d'entreprise, comprenant 32 pages et mettant en doute toute la consolidation présentée par la société.

Alors qu'ABX a coûté, lorsqu'on additionne les rachats, les acquisitions, les investissements, les pertes d'exploitation et les difficultés de trésorerie, plus de 20 milliards à la SNCB et que les résultats prévisionnels pour 2001 tablent encore sur une perte nette, visiblement encore établie ou projetée, de 44 millions d'euros, il est urgent de se demander comment le développement par la SNCB de son activité de transport routier s'intègre encore dans le programme de mobilité, composant essentiel du développement durable de la ministre de la Mobilité et des Transports.

11.03 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, je répondrai de manière globale. Commençons par la question de M. Chastel. Nous continuerons, ensuite, par les réponses aux questions plus précises de Mme Brepoels.

Vous avez cité quatre dates. J'en cite une cinquième. Celle-ci est consécutive à la dernière que vous avez évoquée, celle du conseil d'administration du 5 octobre. Lors de cette cinquième date, de nouvelles propositions pour des rachats ont à nouveau été ouvertes. La question qui concerne la consolidation de deux filiales malades dans le cadre du groupe ABX a également été abordée. A la suite du

aantijgingen van oneerlijke concurrentie te ontcrachten, nog moet worden uitgevoerd, getuigt ofwel van onverschilligheid, ofwel van het bestaan van een belangenconflict over deze kwestie.

In zijn auditverslag van mei 2001 over de goede besteding van overheidsgeld door de NMBS was het Rekenhof zeer kritisch tegenover de door de NMBS voorgestane ontwikkelingsstrategie voor ABX.

Voorts kan men zich afvragen of de regeringscommissaris in dit dossier wel tegen zijn verantwoordelijkheid opgewassen was. Wij moeten, ten slotte, vaststellen dat de werkzaamheid van de NMBS in de spoorwegsector geheel in de verdrukking komt tengevolge van de ontwikkeling van ABX en een residuaire activiteit wordt.

ABX heeft de NMBS zo'n 20 à 25 miljard BEF gekost, en de provisionele resultaten gaan uit van een netto verlies van 44 miljoen euro. Het is dan ook hoog tijd dat wij te weten komen hoe de ontwikkeling van de werkzaamheid van de NMBS op het stuk van het wegvervoer in het mobiliteitsprogramma van de minister van Mobiliteit en Vervoer ingepast moet worden.

11.03 **Minister Isabelle Durant**: Na het debat over de wet ontvingen wij tijdens een Ministerraad de raad van bestuur van de NMBS die ons in verband met ABX niet heeft kunnen overtuigen. Wij hebben de raad gevraagd terug te komen met een beter gestoffeerd dossier en, intussen, geen strategische noch financiële verbintenissen meer aan

débat sur la loi elle-même, cette question a, par ailleurs, été mise sur la table du Conseil des ministres. Nous avons ainsi reçu l'administrateur délégué qui nous a exposé ses éléments. Ils ne nous ont cependant pas convaincus. Et ce d'autant moins que l'administrateur délégué nous a à nouveau soumis, par la suite, une nouvelle proposition. Le conseil d'administration se déroulant dans les jours qui viennent, nous l'attendons dans la quinzaine de jours future. Espérons que les décisions seront sages et qu'elles suivront les conseils donnés par le gouvernement. Ces derniers consistent à ne plus poursuivre, durant cette période, d'engagements stratégiques et financiers importants. Cela nous permettra en effet d'éclaircir la question du désengagement à l'égard d'ABX.

Lors de l'exposé général qui s'est tenu ce matin, j'ai précisé que j'étais favorable au désengagement. Je souhaite cependant que cela se fasse de façon claire: clarté quant au montant investi, au montant restant à investir ou au retour attendu. Ce n'est en effet que sur cette base que nous pourrions décider, de manière raisonnable, des modalités de ce désengagement pour l'entreprise, d'une part, et pour le contribuable, d'autre part, et, donc, pour le chemin de fer.

Il s'agit donc des aspects politiques et de l'état du dossier. Cela a pris du temps mais maintenant, le débat est sur table.

En ce qui concerne la série d'investissements sur laquelle Mme Brepoels m'a interrogée, rappelons qu'un tableau reprenant l'ensemble des chiffres d'investissements tant pour ABX Logistic Belgique que pour ABX Logistic Group a été fourni pour la période s'étendant de 1993 à 2000. Je ne déments pas les chiffres avancés par M. Chastel. Ils correspondent approximativement à la réalité. Nous sommes entre 20 et 25 milliards, montant considérable! Il est intéressant de faire la différence entre Belgique et Logistic Group.

En ce qui concerne la comptabilité de la SNCB, il s'agit de la question de "voir clair ou ne pas voir clair". La comptabilité de la SNCB, personnalité juridique unique, ne permet pas d'attribuer l'une ou l'autre origine aux fonds investis. Pour régler ces problèmes de clarté qui se posent depuis des années, une révision de la comptabilité analytique et générale de la SNCB sera menée. Celle-ci comprendra un bilan et un compte de résultats conformes au plan comptable normalisé pour chacun des secteurs des activités commerciales de la SNCB et des activités du service public.

De stappen die ik ondernomen heb, zijn dus niets minder dan een wetswijziging om dat te veranderen. Het was noodzakelijk de wet te wijzigen om voor de toekomst duidelijkheid te creëren. De toerekening en de herfacturatie van de kosten aan ABX-Logistics bestaan sinds 1993 en worden jaarlijks gecontroleerd door het College van de commissarissen.

Il n'y a pas d'irrégularité au sens légal du terme mais ce constat n'implique pas ipso facto que toute la clarté soit faite en ce qui concerne l'imputation de coûts à ABX. Ces coûts dépendent des règles d'imputation qui, sans être irrégulières, ne correspondent pas forcément aux règles du marché. Là réside donc bien le problème. Il n'y a pas d'irrégularités; en fait, d'une part, il y a des choix stratégiques et, d'autre part, un mode d'imputation qui ne correspond pas forcément aux règles du marché sans pour autant être irrégulier.

te gaan alvorens wij klaarder zien in de zaak. Persoonlijk ben ik voorstander van een terugtrekking maar ik wacht nog op heel wat cijfergegevens alvorens definitief stelling te nemen.

Wat de vragen van mevrouw Brepoels betreft, verwijs ik u naar onze tabellen. Maar ik betwist geenszins de cijfers die door de heer Chastel werden aangereikt.

Deze boekhoudkundige herziening van de NMBS zal een balans en een boekhoudkundig plan voor elk van de commerciële en openbare activiteiten van de onderneming omvatten.

J'ai donc fait le nécessaire pour modifier la loi. L'imputation des coûts à ABX Logistics est contrôlée par le Collège des commissaires.

De vaststelling dat er geen onregelmatigheden hebben plaatsgevonden houdt niet in dat volledige klaarheid in het ABX-dossier werd geschapen. Er is immers geen sprake van onregelmatigheden, maar van een verrekeningswijze die niet strookt

Il ne pourra donc pas être "dénoncé" par le collège des commissaires qui ne font qu'attester de la légalité des procédures, d'où l'intérêt de modifier la loi.

De door de NMBS geleverde werken en diensten ten behoeve van ABX-Logistics worden gefactureerd op basis van wederzijdse akkoorden tussen ABX-Logistics en de betrokken diensten van de NMBS.

Voilà donc les éléments portant sur le terrain politique, c'est-à-dire les choix à faire en matière de désengagement d'ABX (désengagement ou non, à quel moment, sous quelles modalités) par rapport à l'ampleur des fonds déjà investis d'une part et, d'autre part, sur la situation structurelle (modification de la loi) qui entraînera un changement de la présentation comptable et permettra ainsi une révision par le collège des réviseurs sur la base d'une légalité nouvelle. En effet, tant que les contrôles seront effectués sur la base légale ancienne, il sera forcément impossible de mettre en évidence la circulation des flux et donc le bon usage des deniers publics dans le cadre d'ABX, et par conséquent dans le cadre de missions qui ne sont pas de service public, situation qui nous intéresse tous ici depuis deux ans.

11.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, na het antwoord van de minister te hebben gehoord wens ik nog volgende vaststellingen te doen.

Ik heb de indruk dat de Ministerraad meer geduld aan de dag legt voor de NMBS dan voor De Post, te meer daar het omzeggens dezelfde problematiek betreft, namelijk onduidelijkheid omtrent het intern gebruik van overheidsmiddelen voor de aankoop van acquisities, voor het intern verrekenen van een aantal kosten tussen het bedrijf als dusdanig en de dochterondernemingen en de aangekochte participaties.

Al jaren, voornamelijk tijdens deze legislatuur, stellen heel wat leden vragen omtrent deze problematiek en uit het antwoord van de minister leid ik af dat ABX zich in de loop van de voorbije jaren bezondigde aan concurrentievervalsing en zelfs concurrentievervalsing op de markt en dit via de tussenkomst van een overheidsbedrijf, met name de NMBS.

De minister gaf terecht aan dat de controle die wordt uitgevoerd door het College van commissarissen in een autonoom overheidsbedrijf, veel stof tot discussie toelaat. Enkele jaren geleden formuleerde het Rekenhof hieromtrent trouwens een "onderzoekenvisie", met betrekking tot de tekortkomingen en de knelpunten in de wet van 1991 inzake de controle op autonome overheidsbedrijven.

Ik betreur het dat deze regering – dat geldt meer voor minister Daems dan voor u, mevrouw de minister, omdat hij bevoegd is voor de meeste overheidsbedrijven – nog steeds geen werk maakte van deze aangelegenheid. Bepaalde regeringsleden zijn evenwel van mening dat een meer efficiënte controle van de autonome overheidsbedrijven mogelijk is en dat de oprichting van een College van commissarissen weliswaar goed bedoeld is, maar geen garantie biedt omtrent de vaststelling van een en ander.

met de marktregels en die derhalve niet kan worden aangeklaagd. Vandaar dat het belangrijk is dat de wet wordt gewijzigd.

Les services et travaux fournis par la SNCB pour ABX ont été facturés sur la base d'accords réciproques.

Ziedaar een aantal politieke gegevens die van belang zijn voor de inschatting van de eventuele noodzaak van een terugtrekking uit ABX, en belangrijke elementen voor de wetswijziging die een betere controle op de besteding van overheidsgeld – toch ons aller bekommernis – mogelijk moet maken.

11.04 Frieda Brepoels (VU&ID): J'ai l'impression que le gouvernement témoigne de davantage de patience envers la SNCB qu'envers La Poste. Il s'agit pourtant du même problème: l'incertitude concernant l'utilisation interne des deniers publics et l'imputation aux filiales. Cela fait des années que nous posons des questions à ce sujet.

Au cours des dernières années, j'ai constaté une distorsion de la concurrence par ABX, par l'entremise de la SNCB, une entreprise publique.

Le contrôle exercé par le Collège des commissaires sur les entreprises publiques laisse à désirer. Je regrette que ce contrôle ne soit pas exercé au sein du gouvernement. On examine un dossier à la fois mais on ne procède pas à une évaluation transparente.

L'objectif de la création du Collège des commissaires était noble mais les résultats sont maigres. Un certain nombre de partis de la majorité ont conscience que les choses doivent bouger.

Thans, meer dan twee jaar later, maakt deze regering nog steeds geen werk van deze zaak. Dossier per dossier worden de zaken onderzocht, maar tot glasheldere analyses komt men niet, laat staan tot conclusies die moeten toelaten om de scheeftrekkingen in de toekomst te vermijden.

11.05 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, il ne s'agit, dans ce dossier ABX, ni de patience ni de clémence.

En fait, jusqu'à présent, c'est un problème de légalité et de légalisme: la loi est la loi. Depuis un an et demi, je mets tout en œuvre pour changer la loi afin de modifier les règles et de permettre une analyse différente des filiales.

C'est la raison pour laquelle j'avais demandé un premier audit privé. Vous vous rappellerez que nous en avons discuté ici. Il a d'ailleurs été assez piquant de constater que certaines informations concernant ABX n'ont pas été données aux auditeurs.

Ensuite, le parlement a voté un audit de la Cour des comptes centré sur les missions de service public qui a pointé – comme le disait M. Chastel – de manière plus ou moins explicite une série de questions relatives aux stratégies des filiales, en particulier d'ABX.

Nous avons donc réalisé pas mal de travail dans ce domaine. C'est sans doute lent mais c'est la seule manière de procéder quand on veut respecter la loi, sinon il faut la changer. C'est ce que nous faisons.

En ce qui concerne La Poste, vous savez que le gouvernement a décidé de demander deux rapports. D'une part, au collège des réviseurs qui ne pourra donc que travailler sur la légalité, comme à la SNCB. Les réviseurs et les collèges des commissaires ne sont là que pour attester de la légalité de quelque chose. D'autre part, au conseil d'administration en lui posant une quinzaine de questions extrêmement précises. Autrement dit, La Poste commence à s'intéresser à la question des filiales alors que la SNCB s'y est intéressée beaucoup plus tôt, d'autant plus que les montants sont considérables et qu'on arrive au changement de la loi qui permettra enfin une bonne visibilité. En effet, même si on devait se décider de se désengager d'ABX de façon brutale, rapide ou séquencée, la question des filiales n'est pas sans intérêt. Une entreprise peut avoir intérêt à acheter des filiales, pourquoi pas? Cela peut même être très intéressant dans une stratégie, le tout est de savoir lesquelles, comment, avec quelle transparence et quel contrôle pour les administrateurs publics. Ce n'est pas une question de principe, c'est une question de choix politique sur la base d'une stratégie et c'est à ce niveau que nous manquons encore aujourd'hui des éléments qui nous permettent de le faire.

C'est pour cette raison que la loi sera modifiée, d'une part, pour y voir clair et, d'autre part, pour que les administrateurs publics futurs disposent de tous les éléments qui leur permettent de contrôler cette stratégie de l'entreprise.

11.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, volgens mij werd de privé-audit rond ABX, waarover u het daarnet had, nooit ter beschikking gesteld van de parlementsleden en de vraag is of dit

11.05 Minister Isabelle Durant: In dit dossier is er sprake van geduld noch van goedertierenheid, het is een probleem van eerbiediging van de legaliteit. Ik heb een wetswijziging voorgesteld om de filialen beter te controleren. Ik had reeds eerder een eerste audit gevraagd, daarna heeft het Parlement het Rekenhof belast met een tweede audit van de NMBS. De molen maalt langzaam, maar we moeten de wet naleven, of wachten tot ze gewijzigd wordt.

Voor De Post hebben wij de revisoren en de raad van bestuur een verslag gevraagd over de filialen.

Wij zullen een beter inzicht hebben in het systeem van filialen. Dat wil niet zeggen dat die bedrijven geen filialen meer zullen mogen hebben, wel zullen zij beter gecontroleerd moeten worden door de bestuurders, en inzonderheid door de bestuurders van de overheid.

11.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Le Parlement peut-il disposer de ce premier audit d'ABX? Sans

vooralsnog mogelijk is.

Voorts begrijp ik dat de wet van 1991 wordt gerespecteerd, maar u weet ook wel dat de bepalingen ervan ruim zijn omschreven en bijgevolg ruim kunnen worden geïnterpreteerd, zodat het moeilijk is om de betrokken bedrijven te betrappen op onregelmatigheden. Ik had begrepen dat de regering in haar beleidsnota's had aangekondigd – meer speciaal minister Daems – dat hiervan werk zou worden gemaakt om de controle preciezer te kunnen uitoefenen en de activiteiten beter te kunnen afbakenen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nodige opwaardering van de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen" (nr. 5720)

12 Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessité de revaloriser la ligne ferroviaire Saint-Nicolas-Malines" (n° 5720)

12.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wou even uw aandacht vragen voor de opwaardering van de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen. Sedert 10 jaar is het verkeer op deze lijn met 10% toegenomen, alleen omdat men een aantal bijkomende treinen heeft ingelegd en omdat men tijdens de spitsuren elk half uur een verbinding heeft. Het spoorweginvesteringsplan van eind de jaren '80, Star-21, ging er ook toen al vanuit dat er een aanzienlijke groei van het cliënteel was te verwachten, als men de frequentie van de dienst zou vermenigvuldigen. Dat blijkt inderdaad uit lijn 26, de lijn Halle-Merode-Vilvoorde, waar de frequentie drastisch werd verhoogd en waar het aantal reizigers enorm is toegenomen. Belangrijk hierbij, mevrouw de minister, is te vermelden dat uit recente onderzoeken over de mobiliteitsbehoeften in Vlaanderen blijkt dat de traditionele woon-werkpendel op dit ogenblik nog maar eenderde van de vervoersbehoefte vertegenwoordigt, terwijl dit vroeger een veel groter deel uitmaakte. We moeten ons dus niet enkel meer richten op die trafiek, maar ook op de trafiek buiten de spitsuren, namelijk de daluren. Daar gaat mijn vraag over. U weet dat de N16, de verbinding Sint-Niklaas-Mechelen, een druk bereden weg is die in de echte zin van het woord aan het dichtsluizen is. Het is ook een belangrijke verbindingsweg tussen de industriezones van Sint-Niklaas, Temse, Bornem, Puurs, Willebroek en Mechelen. Alles laat voorzien dat de industriezones nog meer gaan worden bebouwd. Dit kan grote problemen opleveren voor de nabije toekomst.

Is het niet mogelijk om ook tijdens de daluren elk half uur een verbinding in te leggen of toch bepaalde stappen in die richting te doen?

Ik weet dat dit geen eenvoudig probleem is; het is op de eerste plaats ook een technisch probleem. Ik reik hier een mogelijke oplossing aan. Aan de oostzijde van Sint-Niklaas kan men een stuk dubbelspoor bouwen, gecombineerd met een PR-station. Volgens ons leek dit een mogelijkheid om de ingreep iets makkelijker te realiseren. Er kunnen natuurlijk ook nog inspanningen gebeuren vanwege gemeentebesturen en andere instanties, om enige ruchtbaarheid en ondersteuning aan deze lijn te geven en vooral om tot een intenser gebruik te komen in de daluren.

doute la loi de 1991 a-t-elle été respectée mais elle est très vaste. Le ministre Daems s'est déjà prononcé, lui aussi, en faveur d'un contrôle accru et d'une meilleure délimitation des activités.

12.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Selon des études récentes, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne représentent plus qu'un tiers des besoins de transports et leur part est encore en recul. Si le chemin de fer ne continue pas à se concentrer sur cet élément, il s'orientera donc vers un segment de marché en recul. La liaison routière entre Malines et Saint-Nicolas est toujours plus que saturée, alors que la liaison ferroviaire qui propose un train par heure en heure creuse ne représente pas une réelle solution. Nous sommes tous conscients de la nécessité d'augmenter la fréquence et de celle d'une action commune de la SNCB, des villes et communes, du secteur privé, des offices du tourisme et de De Lijn... La capacité de transport peut être augmentée par un tronçon à double voie du côté Est de Saint-Nicolas et la construction d'une gare P&R à la hauteur de la N 70.

La ministre estime-t-elle que ce projet est sensé et réalisable? Peut-on ainsi doubler la fréquence sur la ligne Saint-Nicolas Malines pendant les heures creuses?

Est-il sensé de négocier ce projet dans le cadre du nouveau contrat de gestion avec la SNCB et les autres partenaires? Si un

Acht u het niet zinvol om, in het kader van het nieuwe beheerscontract dat op korte termijn wordt gesloten, bijzondere aandacht aan deze lijn te schenken en op deze manier de frequentieverdubbeling op de lijn Sint-Niklaas-Mechelen tijdens de daluren mogelijk te maken. Indien het niet mogelijk is, mevrouw de minister, om tot een verdubbeling tijdens de daluren te komen, dan zou ik willen wijzen op een voorbeeld dat waarschijnlijk toch voor verbetering vatbaar is. Komende van Sint-Niklaas, begint de frequentie van de daluren reeds om 18 uur 's avonds of om enkele minuten na 18 uur. U begrijpt dat heel wat mensen die van Antwerpen en Gent komen een uur dienen te wachten in Sint-Niklaas. Indien u mijn voorstel niet volledig tot uiting kan brengen, is het dan toch niet mogelijk enigszins tegemoet te komen en een frequentie van een verbinding elk half uur te installeren?

12.02 Minister **Isabelle Durant**: Ik ga helemaal akkoord met u wat de evolutie van het verkeer betreft. De dagelijkse situatie op onze wegen toont dit aan. Er is niet alleen het woon-werkverkeer, maar ook ander verkeer op andere uren. Hierbij wordt het spitsuur jaar na jaar, dag na dag, uitgebreider.

De NMBS moet haar perspectief over het alsmear toenemend aantal te vervoeren passagiers bijsturen. Wij hebben ons tot doel gesteld het aantal treinreizigers met 50% te verhogen. De NMBS zal bijgevolg niet alleen haar aanbod tijdens de spitsuren moeten verhogen, maar ook tijdens de daluren, want hiermee trekt zij potentiële klanten aan. Ik ben het dus volledig met u eens, mijnheer Van Eetvelt, maar het is niet altijd gemakkelijk om de NMBS van die strategie te overtuigen. Een trendbreuk is wat dat betreft nodig. Andere landen hebben dat trouwens reeds begrepen en hun aanbod aangepast. Dat is nog niet of onvoldoende het geval bij de NMBS. Ik heb alvast in het derde beheerscontract de doelstelling laten opnemen om werk te maken van een beter aanbod tijdens de daluren. Daar bestaan goede redenen voor. Tijdens de spitsuren 's ochtends en 's avonds kunnen er nog moeilijk bijkomende zitplaatsen worden gecreëerd, vooral in de nieuwe dubbeldektreinen. Nogmaals, ik ben het principieel met u eens.

Mijnheer de voorzitter, aangezien de spreektijd beperkt is, stel ik voor om de precieze vraag betreffende lijn nummer 54 voort schriftelijk te beantwoorden. Toch som ik kort even de elementen van antwoord op die de NMBS mij heeft bezorgd. Ten eerste spreekt het voor zich dat bij de beschikbare middelen bij voorkeur rekening wordt gehouden met lijnen waarvoor de potentiële vraag het grootst is. In verband met lijn nummer 54 moet er wel rekening worden gehouden met het standpunt van de nv het Zeekanaal betreffende de openingstijden van de bruggen.

Nogmaals, ik zal een gedetailleerder schriftelijk antwoord bezorgen. Ik kan alleszins bevestigen dat ik volledig akkoord ga met de visie van de heer Van Eetvelt dat het aanbod op voornoemde lijn, en ook die op andere lijnen trouwens, tijdens de daluren moet worden verhoogd, om zo de verkeerscongestie te bestrijden. Het is een zeer geschikt middel hiertoe.

12.03 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel met genoegen vast dat de minister principieel akkoord gaat met mij. Ik had het mij niet anders kunnen voorstellen. Het is wel jammer dat zij nog

doublement n'est pas possible pendant les heures creuses, ne peut-on adapter les heures creuses? Ce serait un soulagement pour les voyageurs qui doivent parfois attendre leur liaison pendant des heures.

12.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je partage votre analyse de l'évolution. Les heures de pointe ne cessent de s'étendre. Il est difficile d'accroître la capacité à ce moment-là. Je n'ai pas eu beaucoup de temps pour préparer ma réponse et je vous fournirai une réponse écrite à propos de la ligne 54.

Les moyens disponibles seront affectés, en premier lieu, aux lignes pour lesquelles la demande potentielle est la plus élevée et il sera tenu compte des problèmes spécifiques. Ainsi, sur la ligne 54, il faudra tenir compte des heures d'ouverture des ponts imposées par la NV Zeekanaal.

12.03 **Jozef Van Eetvelt** (CD&V): Je me félicite de ce que la ministre soit d'accord avec moi quant au

geen concreet antwoord kan verstrekken, maar ik veronderstel dat zulks een kwestie is van dagen en niet van weken. Immers, het gaat om een lijn met een aantoonbaar groeipotentieel. Bovendien, de N16 die de spoorweg vervangt, is werkelijk dichtgeslibd. Een andere factor waarmee rekening moet worden gehouden, zijn de gewijzigde arbeidsomstandigheden. De arbeidsuurregelingen zijn vandaag totaal anders dan tien jaar geleden. Werknemers aanvaarden gemakkelijker om vroeger of later beginnen te werken.

Mevrouw de minister, ik hoop dat ik geen weken zal hoeven te wachten vooraleer een antwoord van u te krijgen.

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

13 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken inzake twee koninklijke besluiten" (nr. 5733)

13 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de deux arrêtés royaux" (n° 5733)

13.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de periode van Sinterklaas is meestal een periode waar er aan de kinderen wordt gedacht. Misschien staat mijn volgende vraag toch een klein beetje daarmee in verband. De meeste collega's zullen zich ongetwijfeld herinneren dat vorig jaar ter gelegenheid van een groot aantal wetsvoorstellen rond fietsmaatregelen van collega Vanoost, collega Coenen en van mijzelf, een groot aantal hoorzittingen werden gehouden. Er bleek toen dat het beter zou zijn dat verschillende maatregelen per koninklijk besluit dan bij wet zouden worden geregeld. U had toen al een ontwerp tot koninklijk besluit aangekondigd met een vijftal concrete maatregelen. Een van deze maatregelen was dat bromfietzers in de bebouwde kom op de weg zouden moeten rijden in plaats van op het fietspad. Dit is door u aangekondigd, zoals een aantal andere maatregelen die zouden worden bekeken en eventueel later aan bod zouden komen. Dit alles ligt ondertussen al ver achter ons.

Een tweede punt is de zone-30 in schoolomgevingen. Ook hier was de aanzet een wetsvoorstel, dat wij uitgebreid hebben besproken. Iedereen was het erover eens dat de bedoelingen van het wetsvoorstel goed waren, maar dat het technisch beter was om deze materie te regelen per koninklijk besluit. Vele collega's wachten vol ongeduld op de concrete uitvoering ervan. Daarom stel ik deze vragen. Ik ben er mij van bewust dat er een procedure moet lopen alvorens deze koninklijke besluiten van kracht worden, maar vandaag heb ik toch een aantal vragen over de ontwikkeling van deze dossiers.

Ten eerste, wanneer werden de drie gewesten om advies gevraagd in de voorziene adviesprocedure?

Ten tweede, welke adviezen hebt u reeds ontvangen? Welke gewesten hebben reeds advies uitgebracht over de twee koninklijke besluiten en wanneer was dat?

Ten derde, is het advies van de Raad van State hierover al gevraagd? Zo ja, wanneer is dat gebeurd? Zo neen, waarom is dat niet gebeurd?

Ten vierde, wanneer hoopt u de procedure af te ronden? Dat is van

principe. J'espère que sa réponse concrète est une question de jours et non de semaines.

De Lijn a certainement un potentiel de croissance et la N16 est menacée de congestion. Il faut, par ailleurs, tenir compte d'une plus grande flexibilité des horaires de travail.

13.01 Daan Schalck (SP.A): A la fin du mois de février 2001, le gouvernement a réagi à un certain nombre d'initiatives parlementaires en matière de sécurité et de confort des cyclistes. Un projet d'arrêté royal contenant des modifications du code de la route en faveur des cyclistes a été rédigé. Plus de huit mois plus tard, nous n'avons pas encore la moindre trace de cet arrêté royal.

Il en va de même pour le projet d'arrêté royal de la ministre Durant concernant la sécurité routière aux abords des écoles. Fin juin, la ministre a transmis ce projet d'arrêté pour avis aux Régions. Depuis, c'est le silence radio.

Quand la demande d'avis concernant ce projet a-t-elle été transmise aux trois Régions?

Ces dernières ont-elles entre-temps rendu leur avis?

S'est-on déjà enquis de l'avis du Conseil d'Etat?

Quand les deux arrêtés royaux pourront-ils prendre effet? Est-il possible d'accélérer la procédure?

groot belang voor al wie deze maatregelen zo snel mogelijk van kracht wil zien komen. Mocht er een probleem zijn, wat zijn dan de mogelijke stappen om de procedure te versnellen?

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, in de loop van 2001 werden vijf groepen van maatregelen met betrekking tot wijzigingen aan de verkeersreglementering in ontwerpbesluiten gegoten. Zoals bekend, moeten de gewesten advies geven bij de teksten. In een laatste fase moet ook het advies van de Raad van State worden gevraagd.

Wat de procedure omtrent de betrokkenheid van de gewesten betreft, is in een protocol overeengekomen dat de gewesten hun standpunt bepalen binnen een termijn van dertig kalenderdagen. Dat protocol is onlangs getekend. In het verleden lag het een beetje moeilijk om het aan de gewesten te vragen, maar nu hebben ze dat protocol getekend. Ik hoop dat de termijnen korter zullen worden. Het advies van de Raad van State wordt in de meeste gevallen binnen een termijn van dertig dagen gegeven.

Ik beperk me in mijn overzicht tot de besluiten die betrekking hebben op maatregelen die voortspruiten uit de wetsvoorstellen waarnaar u verwijst. Deze maatregelen maken deel uit van drie pakketten van wijzigingen en in de chronologie die ik hanteer, spreken we van een groep 2, groep 4 en groep 5.

Wat groep 2 betreft, is er een aanpassing van de volgende besluiten: een koninklijk besluit van december 1975 betreffende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en een ministerieel besluit van oktober 1976, waarin de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens worden vastgesteld. De maatregelen waren onder andere: zich op het einde van een fietspad op de rijbaan begeven om rechtdoor te rijden wordt niet langer als een manoeuvre beschouwd; wanneer voertuigen geheel of gedeeltelijk op een gelijkgrondse berm parkeren moeten zij verplicht 1,5 meter vrijlaten voor het voetgaand verkeer – nu is dat slechts een meter; de invoering van een parkeerverbod vijf meter voor het begin van een fietspad en vijf meter na het eind van een fietspad.

Er is ook de verplichting voor bromfietzers klasse A om de valhelm te dragen en de toelating om fietsers onder bepaalde voorwaarden en met een aangepaste signalisatie gebruik te laten maken van stroken voor openbaar vervoer en bijzondere overrijdbare beddingen.

Op 9 maart 2001 werden deze besluiten voor advies aan de gewesten overgezonden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepaalde zijn standpunt op 23 mei, het Vlaamse Gewest op 1 juni en de Waalse Gewestregering zou pas op 14 november 2001 haar instemming hebben betuigd. Zij hebben nog geen notificatie ontvangen. Vandaag geef ik goede en slechte punten aan de verschillende gewesten. - Dit is uiteraard niet voor het verslag bestemd -. Op de Ministerraad van 7 december vraag ik om te beslissen de Raad van State advies te laten verlenen binnen een termijn van dertig dagen. Ik verwacht dus in de loop van januari 2002 het advies van de Raad van State met betrekking tot deze besluiten. Zo hoop ik uiterlijk tegen januari 2002 de ondertekening en de publicatie in het Belgisch Staatsblad rond te krijgen.

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les discussions ne sont pas au point mort. Les Régions doivent rendre leur avis. Ensuite, le Conseil d'Etat suivra.

Il a été conclu dans un récent protocole que les Régions devront à l'avenir rendre leur avis dans un délai de trente jours. En ce qui concerne l'avis du Conseil d'Etat, un délai de trente jours est généralement appliqué.

En ce qui concerne l'adaptation de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 et de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 relatifs à l'aménagement de pistes cyclables et autres, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande ont déjà déterminé leur point de vue. Quant à la Région wallonne, elle aurait marqué son accord le 14 novembre.

Lors du Conseil des ministres du 7 décembre, je demanderai que l'avis du Conseil d'Etat soit rendu dans les trente jours. J'espère que nous pourrions alors publier ces arrêtés au mois de janvier 2002.

En ce qui concerne l'adaptation de l'arrêté royal et de l'arrêté ministériel relatifs à la sécurité aux abords des écoles, la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande ont déjà déterminé leur point de vue. Quant à la Région wallonne elle devrait rendre son avis le 29 novembre. Le Conseil des ministres a déjà décidé de demander l'avis du Conseil d'Etat dans un délai de trente jours afin que ces arrêtés puissent, je l'espère, encore être publiés au mois de janvier 2002.

En ce qui concerne l'adaptation d'une série de mesures connexes à propos des remorques pour bicyclettes, du trafic à sens unique

Wat de Groep 4 betreft, dit waren aanpassingen, opgelegd in het koninklijk besluit betreffende het algemeen reglement op de politie voor het wegverkeer en het ministerieel besluit waarin de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden vastgelegd. Ik zal de maatregelen niet definiëren, u kent deze. Wij hebben daaraan veel gewerkt. De besluiten betreffende dit pakket hebben we op 2 juli 2001 voor advies aan de gewesten overgezonden. Wat Brussel betreft, heb ik de standpunten gekregen op 4 oktober, van het Vlaamse Gewest op 5 oktober en de Waalse Gewestregering zou pas op 29 november 2001 een standpunt innemen. De Ministerraad besliste reeds het advies aan de Raad van State te vragen binnen een termijn van dertig dagen. Het is trouwens waarschijnlijk dat de besluiten van Groep 2 en Groep 4 zullen worden geïntegreerd omdat ze betrekking hebben op dezelfde reglementering. Ik verwacht dus in de loop van januari 2002 het advies van de Raad van State over dat pakket en een publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Wat Groep 5 betreft, zijn er aanpassingen betreffende het algemeen reglement op de politie voor het wegverkeer en dezelfde ministeriële besluiten waarin de minimumafmetingen en de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden vastgelegd.

Ik zal de maatregelen niet meer definiëren, maar er zijn drie maatregelen die gewijzigd moeten worden in het kader van deze ministeriële en koninklijke besluiten. Deze maatregelen zijn overlegd met de gewesten en zullen in de loop van deze week voor officieel advies worden overgezonden aan de gewestregeringen. Op 21 december 2001 zal ik aan de Ministerraad voorstellen om het advies van de Raad van State te vragen binnen een termijn van dertig dagen. Dat wil zeggen dat de adviesprocedure normaal binnen een termijn van ongeveer drie maanden moeten kunnen worden afgerond als de termijnen min of meer worden gerespecteerd.

13.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat wij kunnen vooruitgaan en dat inderdaad in januari deze koninklijke besluiten van kracht kunnen worden. U zegt zelf dat de goede en slechte punten voor de gewesten niet bedoeld zijn voor het verslag, maar misschien is het toch goed om ze te vermelden. Ik stel vast dat het Brusselse en het Vlaamse Gewest reeds voor het reces hun advies hebben gegeven met betrekking tot de fietsers en dat misschien onder druk van mijn vraag of van u, dat laat ik het midden, het Waalse Gewest pas in november wakker wordt om daar een advies over te geven alhoewel er termijnen van dertig dagen zijn afgesproken. Ik stel inzake de veiligheid in de schoolomgeving hetzelfde vast. Het advies werd gevraagd voor de vakantie en op een redelijke termijn, nadat de parlementaire werkzaamheden heropgestart zijn, slagen Brussel en Vlaanderen erin om hun adviezen te geven. Het advies van het Waalse Gewest mogen we pas twee maanden later verwachten. Ik denk dat dat politiek wel een duidelijk signaal is. Er zijn namelijk twee gewesten wel degelijk bezig met verkeersveiligheid en ik hoop dat men in het derde gewest ook eens wakker wordt en beseft dat verkeersveiligheid wel een belangrijk agendapunt is. Als in de federale beleidsverklaring staat dat dit belangrijk is, moeten ook zij daar trachten aan mee te werken. Dat is iets dat echt leeft bij de bevolking. Als de komende maanden en jaren daar geen verandering in komen dan vrees ik dat we het scenario-Stevaert opnieuw zullen moeten boven halen en

et de la zone avancée pour cyclistes, les textes seront transmis cette semaine pour avis aux gouvernements régionaux. Si les délais sont respectés, ces arrêtés pourront être publiés dans les trois mois.

13.03 Daan Schalck (SP.A): J'espère en effet que ces arrêtés royaux entreront en vigueur au mois de janvier. La ministre estime que les bons et mauvais points ne sont pas destinés à être énumérés dans le compte rendu mais il vaudrait mieux qu'ils y figurent. La Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande transmettent leur avis dans le mois qui suit la demande mais la Wallonie est toujours à la traîne. Cela vaut également pour la sécurité aux abords des écoles. Deux Régions se préoccupent clairement de la sécurité routière mais la troisième n'en a cure. Si aucune amélioration ne devait être constatée, je crains que nous nous trouvions dans l'obligation d'élaborer notre propre réglementation.

blijven aandringen op een afzonderlijke regeling.

Ik dring daar niet op aan vanuit een politiek standpunt, zeker niet vanuit een principieel standpunt, maar wij willen vooruitgang maken op het gebied van verkeersveiligheid. Ik hoop dat het Waalse Gewest een andere houding zal aannemen, zoniet zullen wij op dat gebied niets realiseren. We hebben nog anderhalf jaar om vele andere zaken te doen, maar als men iedere keer de procedures uitmelkt, komen we nergens.

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

J'espère que la Wallonie va enfin se réveiller. Nous souhaitons aller de l'avant.

14 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het nieuw station van Mol" (nr. 5741)

14 Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nouvelle gare de Mol" (n° 5741)

14.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is niet de eerste maal dat ik u een vraag stel over het station van Mol en de omgeving ervan. Het dossier is als de processie van Echternach. Ik heb er destijds al voor gepleit dat u het dossier nauwlettender zou volgen, gezien de vertraging die het opliep.

14.01 Servais Verherstraeten (CD&V): La SNCB et la commune de Mol projettent de réaménager les abords de la gare et de construire une nouvelle gare.

Het dossier heeft drie aspecten. Met betrekking tot de stationsomgeving zou reeds een aanbesteding en toewijzing zijn gebeurd. Kunt u dat bevestigen? Kunt u zeggen aan welke aannemer en tegen welke prijs? Wanneer zullen de werken aanvangen en hoeveel tijd krijgt de betrokken aannemer? Dat laatste zal vooral de mensen uit de omgeving interesseren.

Le dossier aurait déjà été attribué par voie d'adjudication. Quel entrepreneur a-t-il été retenu? Quel sera le coût des travaux? Quand les travaux débiteront-ils et se termineront-ils? Quand le gros-œuvre sera-t-il adjugé? Les deux dossiers, celui de la gare et celui des abords, peuvent-ils être exécutés de manière synchrone? Quel calendrier prévoit-on pour la mise en œuvre?

Daarnaast is er het dossier van het nieuwe stationsgebouw, zowel wat de ruwbouw als de afwerking betreft. Wanneer zal daarvoor de aanbesteding plaatsvinden, of heeft deze reeds plaatsgevonden? Wanneer zullen de werken worden toegewezen, of werden ze reeds toegewezen? Zo ja, aan wie? Wat is de termijn voor de uitvoering? Ik pleit er ook voor dat de dossiers van de stationsomgeving en van het nieuwe station synchroon zouden worden uitgevoerd.

A quel moment sera-t-il procédé à l'adjudication du dossier concernant le passage souterrain? Quel calendrier a-t-on fixé à ce sujet?

Ten slotte, ik kom tot het dossier van de onderdoorgang, dat een zekere achterstand heeft opgelopen tegenover de twee andere dossiers. Wanneer wordt over dat bouwproject beslist en wanneer wordt het aanbesteed? Welke timing wordt ervoor voorzien?

14.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, het dossier van de stationsomgeving, het stationsplein en de herinrichting van het busstation werd aanbesteed op 30 oktober 2001. De inschrijvingen worden op dit moment onderzocht op hun regelmatigheid. Daarna wordt, gewoontegetrouw, een gemotiveerd vergunningsvoorstel voor goedkeuring aan de bevoegde overheid voorgelegd.

14.02 Isabelle Durant, ministre: L'adjudication du dossier concernant les abords de la gare est intervenue le 30 octobre 2001. Après le contrôle des inscriptions, une proposition d'adjudication sera soumise à l'autorité compétente. Pour l'heure, la SNCB n'est donc pas encore en mesure d'indiquer à qui le marché sera attribué.

Aangezien het onderzoek van de inschrijvingen nog niet is voltooid, kan de NMBS op dit ogenblik niet medelen aan wie de opdracht is toegewezen. De aanvang van de werken is gepland voor maart 2002. De duur van de werken bedraagt volgens het bestek 120 werkdagen.

Les travaux débiteront en mars 2002 et dureront 120 jours ouvrables. Il sera procédé à

Voor de ruwbouw zal de aanbesteding plaatsvinden op donderdag 31 januari 2002, na een Europese aankondiging. De studie over de

afwerking loopt nog en zal worden beëindigd midden volgend jaar, indien alles naar wens verloopt. De uitvoering kan volgen op de aanneming van de ruwbouw.

De nodige onderrichtingen maken deel uit van de verschillende bestekken. De betrokken ambtenaren, die de werken leiden, staan samen met de aannemers in voor de vlotte coördinatie, zodat de realisatie synchroon kan verlopen. Beide werkzones liggen immers naast elkaar.

Wat de bouw van de onderdoorgang betreft, wordt op dit ogenblik de laatste hand gelegd aan het wapeningsplan, waarna het bestek voor goedkeuring kan worden ingediend. De aanbesteding dient enkel op Belgisch niveau te worden aangekondigd. De datum moet later worden bepaald. Men plant dat de werken zullen aanvangen samen met de ruwbouw van het stationsgebouw in mei 2002.

l'adjudication du gros-œuvre le 31 janvier 2002. L'étude relative au parachèvement sera clôturée vers le milieu de l'année prochaine. Les fonctionnaires chargés de conduire les travaux veilleront, avec les entrepreneurs, à la coordination des travaux, qui seront donc réalisés de manière synchrone.

En ce qui concerne la construction du passage souterrain, le plan d'armature est presque prêt, après quoi le devis pourra être soumis pour approbation. L'adjudication ne doit être annoncée qu'au niveau belge, à une date à déterminer ultérieurement.

Le début des travaux est prévu pour mai 2002 et coïncidera avec le début du gros-œuvre de l'édifice de la gare.

14.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Zou ik de geschreven tekst van haar antwoord kunnen krijgen? Ik stel vast dat het dossier nog vertraging oploopt, maar beter laat dan nooit. Het geduld van de Kempenaren wordt op de proef gesteld, misschien ten onrechte.

14.03 Servais Verherstraeten (CD&V): J'aimerais obtenir cette réponse par écrit. Une fois de plus, on a encouru des retards mais mieux vaut tard que jamais, bien que la patience des Campinois ait été inutilement mise à l'épreuve.

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

La question n° 5766 de M. André Frédéric a été reportée à une date ultérieure.

15 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van de minister inzake de hervorming van de rijsscholen en de rijopleiding" (nr. 5767)

15 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets de la ministre relatifs à la réforme des auto-écoles et de la formation à la conduite" (n° 5767)

15.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, via de pers en ook deze morgen tijdens de begrotingsbespreking, konden wij vernemen dat u aan maatregelen werkt om de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren. U zou de autorijsscholen voor hun erkenning aan strengere, meer objectieve criteria onderwerpen. U hebt blijkbaar ook maatregelen in petto inzake de verplichtingen van rijsscholen voor auto's en didactisch materiaal. De rij-instructeurs zouden over bepaalde diploma's moeten beschikken. Autorijsscholen zouden binnen een straal van vijf kilometer over een oefenterrein moeten beschikken en er zou ook worden gewerkt aan de verlaging van de BTW van 21 naar 6 procent. Daarnaast zou u tevens maatregelen uitwerken om het de

15.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le projet de réforme des écoles et des cours de conduite automobile se heurte à une levée de boucliers de la part des auto-écoles. Celles-ci devraient se conformer à une série de critères supplémentaires, entre autres la présence d'un terrain d'exercices dans un rayon de cinq kilomètres. Et la mesure stipulant que toutes sortes d'associations pourraient

verenigingen en organisaties van divers pluimage gemakkelijker te maken om zelf rijopleidingen te organiseren.

Op het eerste gezicht kunnen deze maatregelen de rijopleiding en de verkeersveiligheid ten goede komen, maar blijkbaar gaat de sector van de rij scholen niet helemaal akkoord. De rij schoolsector vreest dat bepaalde maatregelen voor een groot aantal rij scholen de doodsteek zou kunnen betekenen. Vooral de maatregel waarbij de rij school binnen een straal van vijf kilometer over een oefenterrein zou moeten beschikken en een aantal voorgestelde maatregelen om de rijopleiding gemakkelijker toegankelijk te maken voor andere verenigingen en organisaties, zetten blijkbaar kwaad bloed bij de Federatie van Beroepsautorij scholen. Zij vreest dat wij naar Nederlandse toestanden afglijden waar ondertussen zo'n 5.000 rij scholen actief zouden zijn. Daarbij komt nog het bericht dat enige tijd geleden in La Dernière Heure stond te lezen dat het zogenaamde model 2 van het voorlopig rijbewijs zou worden afgeschaft.

15.02 Minister **Isabelle Durant**: Dat model wordt aangepast.

15.03 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Model 2 is het voorlopig rijbewijs dat na ten minste 20 uren rijles en het akkoord van de rij school, de kandidaat toelaat zonder begeleider te rijden alvorens het eindexamen af te leggen. Ik ben benieuwd naar uw antwoord en hoop dat het inderdaad niet wordt afgeschaft.

Mevrouw de minister, het is niet meer dan logisch dat u ons een aantal antwoorden geeft op vragen over maatregelen die u zou willen nemen of die u al hebt genomen. Ik heb u de specifieke vragen schriftelijk bezorgd.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de hervorming van de rij school en de rijopleiding? Aan welke criteria moeten die rij scholen in de toekomst voldoen? Klopt het dat de rij scholen in de toekomst worden verplicht om binnen een straal van vijf kilometer over een oefenterrein te beschikken? Mijn vraag over model 2 kent u al. Ten slotte, worden er maatregelen genomen inzake de georganiseerde vrije rijopleiding?

15.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, de regering heeft in de Ministerraad van 26 oktober de volgende principes goedgekeurd.

Er moeten kwalitatief hoogstaande, voor iedereen toegankelijke opleidingen komen. De rij scholen moeten aan objectieve erkenningscriteria worden onderworpen. Het verzoek om het BTW-percentage te verminderen moet op Europees niveau worden behandeld. Wij moeten de bijzondere rol van VZW's en vennootschappen met sociaal oogmerk voor bepaalde doelgroepen erkennen.

Een tweede groot element heeft betrekking op de aanpassing van model 2. Wij zullen een rijbewijs in stappen invoeren en de rijopleiding voor motorfietsen uitbreiden.

De punten over de rijopleiding worden in de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid besproken.

organiser des cours de conduite n'arrange rien. Il semblerait que l'on envisage la suppression du modèle II ou permis de conduire provisoire.

15.03 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Quel est l'état d'avancement de cette réforme?

A quels critères les écoles de conduite devront-elles satisfaire? Les écoles de conduite sont-elles obligées de disposer d'un terrain d'exercices dans un rayon de cinq kilomètres? Est-il exact que le modèle II va être supprimé? La ministre envisage-t-elle des mesures concernant l'organisation de cours de conduite libres?

15.04 **Isabelle Durant**, ministre: Le 26 octobre 2001, le Conseil des ministres a adopté les principes suivants: des cours de conduite de qualité et accessibles, répondant à des critères objectifs d'attribution de licences, une adaptation du modèle II, l'instauration d'un permis de conduire à étapes et la généralisation des cours de conduite pour les motos. Je prépare la mise en oeuvre de ces mesures.

Les anciens critères de la viabilité et de l'intérêt public étaient désuets et manquaient de précision. Ils ont mené à une situation oligopolistique et à une

Ik werk momenteel aan maatregelen. Ik heb uiteraard veel contact met de gehele sector, maar ook in deze commissie zullen de hoorzittingen over rijsscholen en rijopleidingen interessante elementen kunnen opleveren.

De criteria die vroeger werden gehanteerd, met name de levensvatbaarheid en het algemeen belang, waren verouderd, te vaag en te veel voor interpretatie vatbaar. Zij hebben de facto geleid tot een toestand van oligopolie en bedenkelijke praktijken van doorverkoop van erkenningen op basis van een abnormaal hoge prijs.

De sector van de rijsscholen wacht op een koninklijk besluit dat enerzijds, de uitbreiding van de sector toelaat en anderzijds, rekening houdt met de Europese principes van vrije vestiging en vrije mededinging.

Op dit ogenblik denk ik aan de volgende objectieve, kwalitatieve en kwantitatieve criteria. Vooreerst moeten er precieze voorwaarden worden bepaald voor lokalen, pedagogisch materiaal zoals pc's, terreinen en voertuigen. Een tweede punt is de onverenigbaarheid van functies in een rijsschool, een examen centrum of centrum voor technische controle. Dat iemand tegelijkertijd directeur van een rijsschool en van een examen centrum is kan immers voor problemen zorgen. Ten derde, de verbetering van de stagevoorwaarden voor toekomstige instructeurs, betere opvolging en omkadering en beperking van het aantal stagiairs. Op dit ogenblik schakelen bepaalde rijsscholen te veel stagiairs in om geen gediplomeerde instructeurs te moeten betalen. De rol van de directeur wordt uitgebreid. Hij moet daadwerkelijk ter plaatse aanwezig zijn en controle uitvoeren op het verschaftte onderricht. Hij is ook verantwoordelijk voor de opleiding van stagiairs. Ten vierde, striktere voorwaarden voor de diploma's van directeurs, adjunct-directeurs en instructeurs. Ten vijfde, een verplichte jaarlijkse bijscholing voor de directeurs, de adjunct-directeurs en de instructeurs. Ten zesde, documenten zoals inschrijvingsfiches, aanwezigheidslijsten en fiches voor de praktijklessen moeten een doeltreffende controle door de administratie mogelijk maken. De afstand tussen de zetel van uitbating en het oefenterrein kan niet meer dan 10 kilometer in vogelvlucht bedragen, behoudens een door de minister verleende afwijking.

De Ministerraad van 26 oktober 2001 heeft de aanpassing van Model 2 inzake de proeftijd goedgekeurd. Dit is immers het enige opleidingsmodel dat de toekomstige chauffeur toelaat tijdens de proeftijd zonder begeleider te rijden. Dit blijkt zeer gevaarlijk te zijn. In dit stadium blijven alle wijzigingen mogelijk. Deze vraag wordt bestudeerd in het kader van de Staten-Generaal voor verkeersveiligheid. Op dit ogenblik zijn er geen maatregelen met betrekking tot de rijsscholen gepland. Er werd geen precieze maatregel beslist inzake type 2. U kent mijn standpunt inzake het gevaar van deze opleidingsmogelijkheid. We willen dit aanpassen om meer garanties te geven inzake de proeftijd in rijsscholen.

15.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar omstandig antwoord. Ik heb niet alles kunnen noteren. Is het mogelijk uw antwoord schriftelijk te bezorgen?

Ik neem er akte van dat de Staten-Generaal voor de

cession des licences à prix d'or.

Le secteur attend un arrêté royal autorisant l'extension, conformément aux normes européennes en matière de liberté d'établissement et de concurrence.

Je pense aux critères suivants: des conditions précises pour les locaux et le matériel pédagogique, une incompatibilité de fonctions entre une école de conduite et un centre d'examens ou un centre de contrôle technique, une amélioration des conditions de stage et une limitation du nombre d'instructeurs-stagiaires, une extension du rôle du directeur, des conditions plus strictes pour l'octroi des diplômes de directeur, de directeur adjoint et d'instructeur, un recyclage annuel obligatoire et des documents permettant un contrôle efficace. La distance entre le siège d'exploitation et le terrain d'exercices peut être de dix kilomètres maximum à vol d'oiseau, sauf dérogation ministérielle.

Le modèle II sera adapté en ce qui concerne la période de stage. En effet, il est dangereux de laisser conduire un futur chauffeur sans accompagnateur au cours de sa période de stage. Ce point fait l'objet d'une étude par les Etats généraux de la sécurité routière. Je n'ai pas encore pris de mesure précise mais vous savez que je trouve cette réglementation très dangereuse.

15.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'aimerais également recevoir aujourd'hui une version écrite de cette réponse, qui contient une information

verkeersveiligheid zich over deze problematiek buigt. Dat is, mijns inziens, niet meer dan normaal. Parlementsleden hebben recht op informatie. Ik dring erop aan geregeld geïnformeerd te worden over de werkzaamheden van de Staten-Generaal.

Mevrouw de minister, u wenst het Model 2 aan te passen omdat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Het Model 2 is op dit ogenblik de meest dure maar ook de succesvolle formule van rijopleiding. Waarop baseert u zich om te stellen dat dit gevaarlijke situaties kan veroorzaken? U zegt eveneens dat het oefenterrein op 10 kilometer moet gelegen zijn. Als ik het me goed herinner was dit vroeger 5 kilometer. Op dit punt is uw voorstel een verbetering. Ik vraag me af of al de door u aangekondigde maatregelen de verkeersveiligheid wel ten goede zullen komen. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u het leven van een aantal instanties die beroepshalve bezig zijn met rijopleidingen en hierin wellicht het meest bekwaam zijn het leven zuur wil maken. Ik ben niet de pleitbezorger van een bepaald sector. Ik heb zelf leren rijden via de vrije rijopleiding. Tot op heden is me dat niet slecht gekomen. Ik plaats vraagtekens bij een aantal door u voorgestelde maatregelen. Ik zal dit nauwgezet blijven opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Question de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité des véhicules débouchant d'une voie à sens interdit" (n° 5787)

16 Vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang van wagens die uit een straat met eenrichtingsverkeer komen" (nr. 5787)

16.01 Pierrette Cahay-André (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, je voudrais aborder aujourd'hui une problématique qui me préoccupe depuis longtemps.

A l'heure actuelle, les conducteurs semblent de moins en moins respecter les règles de circulation et ne se conforment plus toujours aux panneaux d'interdiction qu'ils rencontrent. C'est ainsi que des conducteurs empruntent parfois, sciemment ou non, des sens interdits afin de rejoindre d'autres voiries.

Le problème se pose lorsque ces conducteurs débouchent sur une voie prioritaire pourvue notamment du signal B15. Les conducteurs qui circulent sur ce genre de voie croient être prioritaires et se retrouvent parfois confrontés à un véhicule débouchant à leur droite d'une rue pourtant en sens interdit et ignorant, de ce fait, qu'il aborde une voie prioritaire.

Dans la mesure où, conformément à la jurisprudence, les tribunaux ne considèrent pas le fait de franchir un sens interdit afin de rejoindre une voie prioritaire comme une infraction grave, ne pourrait-on concevoir de donner au signal C1 la même valeur d'injonction que celle du signal Stop. Cela serait d'autant plus aisé à réaliser que ces panneaux sont répétés à la fin des voiries en sens interdit.

Je sais qu'il n'est pas coutumier d'interroger un ministre sur ses intentions, mais pourrais-je connaître votre avis au sujet de cette suggestion? Dans le cas où vous partageriez ma position, accepteriez-vous de modifier cette disposition qui ne me semble pas constituer une grande révolution mais qui aurait le mérite de clarifier

abondante. Pourrions-nous obtenir des rapports des Etats généraux à intervalles réguliers?

Sur quoi la ministre se fonde-t-elle pour considérer que le modèle II serait dangereux? Les mesures énumérées seront-elles bénéfiques pour la sécurité routière? J'ai parfois l'impression qu'on cherche simplement à mener la vie dure à une catégorie d'institutions.

16.01 Pierrette Cahay-André (PRL FDF MCC): Sommige bestuurders slaan doelbewust een eenrichtingsstraat in wanneer zij een andere weg willen nemen. Dat zorgt voor moeilijkheden wanneer zij op een weg belanden die voorrang heeft. Bestuurders van wagens op die weg worden geconfronteerd met voertuigen die van rechts komen waardoor de te verlenen voorrang tot problemen leidt.

Zou aan het verkeersteken C1 niet dezelfde waarde als aan "STOP" moeten worden gegeven?

la situation et contribuerait peut-être à désengorger les tribunaux.

16.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, madame Cahay, je peux partager le fondement de la suggestion que vous faites. En effet, il est vrai que trop souvent, et peut-être plus souvent que par le passé, les automobilistes s'engouffrent dans les sens interdits, ce qui peut parfois entraîner des conséquences bien plus désastreuses que dans n'importe quelle autre voirie puisque, par définition, ils risquent de se retrouver nez à nez avec un automobiliste ou un cycliste arrivant en sens inverse.

Sur le fond, je n'ai pas de difficulté à vous suivre. Cependant, votre proposition me pose problème. En effet, conférer au signal C1 une portée complémentaire à celle qu'elle a déjà pour en faire un sens interdit pour tout conducteur en contraignant ce dernier à marquer un arrêt, serait contraire aux dispositions de la convention de Vienne et à l'accord de Genève sur la signalisation. Vous savez sans doute que la signalisation fait l'objet d'accords non seulement européens, mais aussi internationaux et que ces textes précisent qu'une autre signification ne peut être donnée à la signalisation qui est prévue par lesdits instruments internationaux, dès lors qu'ils la définissent de manière explicite, ce qui est le cas.

Je répète que ce n'est pas le fond de la question qui pose un problème, mais plutôt la solution que vous proposez pour y répondre. En effet, si nous suivions votre proposition, nous entrerions en contradiction avec des conventions internationales en matière de signalisation routière en donnant deux sens à un panneau qui, en principe, n'en a qu'un. Ce faisant, nous dérogerions aux règles auxquelles nous avons souscrit et auxquelles nous devons nous soumettre.

Cependant, je répète que je partage votre souci concernant le non-respect des sens interdits, qui constitue un problème réel, et auquel je souhaiterais pouvoir remédier, mais l'instrument que vous proposez n'est, selon moi, pas le plus indiqué en raison de la législation internationale.

16.03 Pierrette Cahay-André (PRL FDF MCC): Monsieur le président, je tiens à remercier Mme la ministre pour sa réponse.

Je comprends, bien entendu, son point de vue. Je n'avais pas connaissance de cette disposition inscrite dans les accords de Genève.

Cependant, madame la ministre, pensez-vous qu'il serait possible d'organiser une réflexion à ce sujet? En effet, nous ne sommes sans doute pas le seul pays à rencontrer ce genre de difficultés. Comme vous l'avez dit, de telles infractions peuvent être à l'origine d'accidents. Un conducteur se sent en sécurité sur une voie prioritaire et quelqu'un débouche devant lui sans qu'il s'y attende. Devant les tribunaux, ce conducteur risquerait d'être condamné alors que la personne qui a commis l'infraction et qui a provoqué l'accident sera peut-être reconnue en droit conformément à la jurisprudence.

Vous voyez peut-être une autre possibilité de réfléchir à ce problème, mais je vous avoue que je suis quelque peu perturbée par votre réponse.

16.02 Minister Isabelle Durant: Wat de grond van de zaak betreft ben ik het volledig met u eens. Toch zou het invoeren van een verplichting om te stoppen op grond van het verkeersteken C1 in strijd zijn met het verdrag van Wenen en met het akkoord van Genève over de verkeerstekens. In die teksten staat immers bepaald dat aan de verkeersteken geen enkele andere betekenis mag worden gegeven dan die welke in de internationale overeenkomsten staat bepaald voor zover die er expliciet is omschreven, wat hier het geval is.

16.03 Pierrette Cahay-André (PRL FDF MCC): Ik dank de minister voor haar antwoord.

Kunnen wij echter in dat verband niet over een wijziging nadenken, aangezien ook andere landen ongetwijfeld dezelfde problemen kennen? Ik zie geen andere oplossing.

16.04 Isabelle Durant, ministre: Effectivement, vous parlez de la jurisprudence et, je suis d'accord avec vous, cela aboutit à des situations complètement absurdes, voire injustes en cas d'accident.

On me signale que l'on étudie actuellement une sorte de réévaluation de la jurisprudence en la matière parce qu'elle est évidemment problématique, indépendamment de l'argument premier que je vous avançais, à savoir le changement des règles internationales auxquelles nous avons souscrit. Cela n'empêche évidemment pas de travailler sur la jurisprudence afin d'éviter des situations de ce type, indépendamment de la manière dont les automobilistes se comportent. Cela nous appelle au respect de la signalisation qui est vraiment problématique, ce qui nous ramène à ce que nous disions ce matin, à savoir la nécessité d'augmenter considérablement les contrôles si nous voulons aussi modifier le comportement des automobilistes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De vraag nr. 5803 van mevrouw Magda De Meyer werd naar een latere datum verschoven.

17 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het dreigende machtsvacuüm bij de NMBS" (nr. 5809)

17 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la menace d'une vacance du pouvoir à la SNCB" (n° 5809)

17.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vorige week had ik in de plenaire vergadering al een gelijkaardige vraag als deze. U was toen niet aanwezig, waardoor staatssecretaris Deleuze alleen kon antwoorden wat u hem had meegedeeld. Volgens mij is het probleem echter veel ruimer.

De heer Deleuze gaf donderdag een overzicht van de gerechtelijke procedures die momenteel tegen de vakbondsorganisaties lopen. Via de pers verneem ik vandaag dat de Senaat niet over het wetsontwerp houdende de wijziging van de wet van 1991 en de wet op het samenwerkingsakkoord zal stemmen zolang de samenwerkingsakkoorden in de Gewesten niet zijn goedgekeurd. Dat hadden wij voorspeld. Ik vraag mij af in welke situatie wij zullen terechtkomen.

De NMBS komt in een machtsvacuüm terecht. Voor het jaareinde zullen wij de raad van bestuur namelijk niet opnieuw kunnen samenstellen. Enerzijds, doel ik daarmee op de problemen rond het beheerscontract maar anderzijds, ook op de afloop van de onderhandelingen over het sociaal akkoord. De woordvoerder van de NMBS zei vorige week namelijk dat deze periode in de ogen van de raad van bestuur een overgangperiode is, waarin zij alleen lopende zaken kan afhandelen en dus geen strategische beslissingen meer kan nemen.

Het derde beheerscontract zou normaal ingaan op 1 januari 2002 maar zal met terugwerkende kracht ingaan. Het investeringsplan kan volgens u pas na het derde beheerscontract van start gaan. Het beheerscontract is namelijk het referentiekader voor het investeringsplan. Ik heb echter de indruk dat wij alles op zijn kop aan het zetten zijn.

16.04 Minister Isabelle Durant: De huidige rechtspraak is problematisch. Wij kunnen natuurlijk aan de hand van die rechtspraak werken maar wie een eenrichtingsstraat inslaat begaat een overtreding. Ook de controles moeten worden versterkt om dergelijk gedrag te voorkomen.

17.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 22 novembre, en séance plénière, j'avais posé une question d'actualité concernant la menace d'un vide du pouvoir à la SNCB. Or, la vice-première ministre n'y avait répondu que partiellement. Le contrat de gestion actuel arrive à échéance fin décembre mais le nouveau, qui devait entrer rétroactivement en vigueur le 1^{er} janvier 2001, n'a pas encore été élaboré.

Entre-temps, les partenaires sociaux ont engagé une procédure judiciaire contre l'autorité publique.

Le Sénat a ajourné les votes sur la modification de la loi de 1991 et l'accord de coopération jusqu'à ce que les Régions aient approuvé les accords de coopération. Par conséquent, le conseil d'administration ne pourra être reconstitué avant la fin de l'année.

Quand le troisième contrat de gestion, qui devait déjà sortir ses effets le 1^{er} janvier, sera-t-il

Ik maak mij veel zorgen over de afloop van het sociaal akkoord omdat de huidige situatie moeilijk is. De sociale partners voeren namelijk enerzijds, een gerechtelijke procedure tegen de overheid maar moeten anderzijds, met diezelfde overheid afspraken kunnen maken over het sociaal akkoord.

Welke maatregelen zult u nemen om te vermijden dat in de NMBS een toestand ontstaat waarbij helemaal geen strategische beslissingen meer kunnen worden genomen? De NMBS staat momenteel nochtans voor belangrijke uitdagingen en heeft een krachtdadige leiding nodig.

Op welke datum zal het derde beheerscontract van start gaan?

Vanaf wanneer zult u de nieuwe raad van bestuur kunnen samenstellen?

Wanneer zullen de onderhandelingen over het nieuw sociaal contract worden afgerond?

conclu? Le plan d'investissements ne pourra pas, en effet, être adopté avant.

L'élaboration de l'accord social suscite l'inquiétude dans la mesure où les partenaires sociaux doivent conclure des accords avec l'autorité publique alors qu'ils ont engagé une procédure judiciaire contre elle.

Que compte faire la ministre pour éviter que plus aucune décision stratégique ne puisse plus être prise à la SNCB?

Quand le nouveau contrat de gestion sera-t-il élaboré?

Quand un nouveau conseil d'administration sera-t-il constitué?

Quand un nouvel accord social sera-t-il signé?

17.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst het volgende preciseren. In de plenaire vergadering van afgelopen donderdag heeft de heer Deleuze de juridische redenering weergegeven van de regering. Op grond van die redenering vindt de regering dat de huidige ploeg van bestuurders op wettige wijze is samengesteld en dus ook op wettige wijze beslissingen kan nemen. Van dat principe heeft de raad van bestuur overigens akte genomen op zijn vergadering van 26 oktober 2001. Bij die gelegenheid heeft de raad van bestuur dat principe ook bekrachtigd.

Ik kan u niet precies zeggen wanneer de wet van kracht zal worden. U hebt zelf opgemerkt dat de bespreking van de tekst pas in de Senaat is begonnen en dat er daarover nog in plenaire vergadering moet worden gestemd, mevrouw Brepoels. Wij hebben beslist dat de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord in de verschillende parlementen nagenoeg simultaan moet gebeuren. U weet dat het Waalse Gewest het akkoord reeds heeft goedgekeurd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse Gewest zullen dat in de loop van de volgende weken doen. De Vlaamse regering heeft het akkoord de voorbije week goedgekeurd en hopelijk zal de commissie voor de Infrastructuur van het Vlaams Parlement de tekst binnenkort behandelen. Het is om die reden dan ook moeilijk om nu reeds te voorspellen op welk moment de wet van toepassing wordt. Ik hoop in ieder geval dat zo vlug mogelijk over de tekst kan worden gestemd in de Senaat en de gewestelijke parlementen.

Wat het derde beheerscontract betreft, heeft de regering de wens uitgedrukt dat het zou worden onderhandeld en gesloten met de ploeg van bestuurders die werd benoemd op grond van de nieuwe regels die in het wetsontwerp zijn opgenomen ter wijziging van de wet van maart 1991. Alles hangt met mekaar samen. Ik heb alvast niet gewacht op de samenstelling van de nieuwe ploeg. Sinds mei 2001

17.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le gouvernement estime que le conseil d'administration a été constitué suivant une procédure juridiquement correcte et qu'il peut par conséquent prendre des décisions légales. La décision concernée a été inscrite à l'ordre du jour de l'assemblée du conseil d'administration le 26 octobre.

Je ne suis pas en mesure de vous dire quand la loi examinée actuellement par le Sénat entrera exactement en vigueur. Nous tentons de faire en sorte que l'approbation du plan d'investissements et la conclusion des accords de coopération avec les Régions interviennent simultanément. La Région wallonne a déjà fait le nécessaire dans ce sens, mais à Bruxelles et en Flandre, la procédure est encore en cours.

Le gouvernement souhaite que le contrat de gestion soit négocié avec des administrateurs désignés conformément à la procédure de la nouvelle loi. Il mène déjà des négociations avec l'équipe actuelle

ben ik bezig met de voorbereiding van de onderhandelingen met de huidige ploeg om de basis, de context en de verschillende elementen van het beheerscontract te bepalen. Het is met de nieuwe ploeg dat zal worden onderhandeld over de verschillende scenario's.

Ik kan u verzekeren dat er geen vacuüm zal ontstaan op het vlak van het beheerscontract. Als er eind december geen overeenstemming is bereikt over een nieuw beheerscontract, zal het oude contract automatisch worden verlengd, zoals in de wet is voorzien. Ik hoop de onderhandelingen zo vlug mogelijk te kunnen aanvangen. Dat hangt evenwel af van de afhandeling van de procedure in de Senaat en de verschillende parlementen. Misschien zal het beheerscontract pas in januari of februari worden ondertekend, hopelijk niet. Trouwens, ook de onderhandelingen met De Post over het beheerscontract moeten worden afgerond vóór eind december. Als dat niet mogelijk is, zal er evenmin een vacuüm ontstaan, want de wet voorziet in een automatische verlenging van het oude beheerscontract.

Wat het sociaal akkoord betreft, kan ik u meedelen dat in die materie uitsluitend de sociale partners van het bedrijf bevoegd zijn. Dat heeft dan ook niets te maken met de wet waarvan sprake. De discussie daarover moet in het kader van de beheersautonomie van de NMBS plaatsvinden tussen de directie en de werknemersorganisaties. Dat heeft niets te maken met bepaalde problemen inzake een wijziging van de wet.

depuis le mois de mai.

Les véritables négociations à propos des différents scénarios seront entamées avec la nouvelle équipe.

S'il n'y a pas de nouveau contrat de gestion le 31 décembre 2001, date de l'expiration de l'actuel contrat de gestion, l'ancien contrat de gestion sera automatiquement renouvelé. Il n'y aura dès lors pas de vide de pouvoir. Tous les préparatifs ont donc été accomplis en vue des négociations.

Le contenu de l'accord social dépend des partenaires sociaux au sein de l'entreprise et n'est en rien influencé par la modification de la législation. En ce qui concerne cet accord, seuls la direction et les partenaires sociaux ont voix au chapitre.

17.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, men zegt dat u als minister een ministerieel besluit had moeten nemen en dat u nu een brief aan de bestuurders hebt gestuurd met betrekking tot de verlenging van hun mandaat. Was dit een methode om de samenstelling meer wettelijke grond te geven? Men zegt dat maar ik heb het nergens bevestigd gezien. Ten tweede, wat het Vlaamse Parlement betreft, heb ik begrepen dat men nog niet aan de agendering van het samenwerkingsakkoord toe is. Dit zou nog bij de Raad van State liggen voor advies. Is er een advies van de Raad van State?

17.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Est-il exact que la ministre aurait dû prendre un arrêté royal concernant le prolongement du mandat des administrateurs mais qu'elle aurait procédé par courrier? L'accord de coopération ne figurerait pas encore à l'ordre du jour du Parlement flamand qui attendrait d'obtenir l'avis du Conseil d'Etat. Est-ce exact?

17.04 Minister Isabelle Durant: Het gaat om dezelfde inhoud.

17.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Het Vlaams Parlement had ook de SERV en de MINA-raad om advies gevraagd.

17.06 Minister Isabelle Durant: De regering heeft het advies van de SERV en de MINA-raad ontvangen.

17.06 Isabelle Durant, ministre: L'avis a déjà été rendu mais le SERV et le MINA devaient également rendre un avis qui peut à présent être examiné en commission.

17.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Het zou dus nu worden geagendeerd?

17.08 Minister Isabelle Durant: Het wordt nu bediscussieerd en werd vrijdag goedgekeurd door de regering. Het kan niet meer naar de Raad van State, nu gaat het naar het bureau van de commissie voor Mobiliteit van het Vlaamse Parlement.

17.09 Frieda Brepoels (VU&ID): U zegt dat het sociaal akkoord door de directie en de sociale organisaties moet worden afgesloten. Dat is juist maar u hebt ook te maken met een conflict en gerechtelijke procedures tussen de vakorganisaties en de regering. Ik vraag mij af of dit de juiste sfeer is om over te gaan tot het afsluiten van een sociaal akkoord. Tot slot stel ik vast dat u eens te meer door de PS wordt gegijzeld in de Senaat. Men heeft dit niet naar de plenaire vergadering verwezen, men wacht gewoon tot alle gewestelijke parlementen hun werk hebben gedaan. Ik meen dat dit niet getuigt van veel vertrouwen in de afspraken die men binnen de regering heeft gemaakt.

17.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Le conflit opposant les organisations syndicales au gouvernement n'améliore pas l'atmosphère alors qu'un nouvel accord social doit être conclu.

Le PS prend à nouveau le gouvernement en otage au Sénat. Cela ne témoigne pas d'une grande confiance dans les accords conclus.

17.10 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik heb het volste vertrouwen in de snelheid waarmee in het Vlaams Parlement wordt gehandeld en in de kwaliteit van het werk. Wat betreft het koninklijk besluit over de overgangperiode wil ik opmerken dat de vakbonden verloren hebben en dat zij in beroep zijn gegaan. Het wettelijk vlak is een basis maar de rechtbank heeft in eerste instantie gezegd dat dit geen goed argument was. De vakbonden hebben uiteraard het recht om de vraag te stellen maar ik meen dat er op wettelijk vlak geen probleem is.

17.10 Isabelle Durant, ministre: J'ai la plus grande confiance dans le travail du Parlement flamand.

En ce qui concerne la transition entre les équipes, les syndicats ont perdu le procès. Ils ont décidé de faire appel mais je pense qu'il ne se posera aucun problème légal.

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

18 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reflecterende nummerplaten" (nr. 5813)

18 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les plaques d'immatriculation réfléchissantes" (n° 5813)

18.01 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik heb nog een vraag met betrekking tot de reflecterende nummerplaten voor wagens. U hebt de autobestuurders bij koninklijk besluit verplicht om met ingang van 1 januari 2002 zo'n nummerplaat te plaatsen aan de voorkant van de wagen. Na het verschijnen van dit koninklijk besluit is gebleken dat 1 januari 2002 op praktisch vlak bijna onhaalbaar was. U hebt dan zelf aangekondigd dat er voor 1 juli 2002 niet geverbaliseerd zou worden. Ik heb een aantal vragen over die reflecterende nummerplaten. Wat zijn de verwachte resultaten op het vlak van de verkeersveiligheid? Als we op dat vlak geen resultaten mogen verwachten, waarom wordt deze maatregel dan genomen?

18.01 Daan Schalck (SP.A): A compter du 1er janvier 2002, les automobilistes devront placer une plaque minéralogique réfléchissante à l'avant de leur véhicule. Etant donné que la mise en œuvre pratique de cette mesure n'est pas réalisable, aucun automobiliste ne sera verbalisé avant le 1er juillet 2002.

Ten tweede, wij zijn de mening toegedaan dat op termijn een Europese nummerplaat zal worden ingevoerd. Trouwens, de heer Ansoms heeft het vanmorgen tijdens de bespreking van uw beleidsnota aan aangestipt. Op welke termijn mogen we de invoering van een Europese nummerplaat verwachten? Indien dit op vrij korte termijn zou zijn, heeft het dan nog wel zin om de huidige reglementering volledig op zijn kop te zetten om misschien binnen een jaar terug iets anders in te voeren?

Quels résultats la ministre escompte-t-elle sur le plan de la sécurité routière? Quand l'utilisation de la plaque minéralogique européenne entrera-t-elle en vigueur? La ministre a-t-elle vérifié si cet arrêté royal était applicable dans la pratique? La ministre a-t-elle organisé une concertation avec le ministre de la Justice pour adresser les directives nécessaires aux parquets? Ne faudrait-il pas reporter l'entrée en vigueur de l'arrêté royal jusqu'à ce

Ten derde, het is merkwaardig een koninklijk besluit uit te vaardigen dat het eerste half jaar niet wordt uitgevoerd. Is er vooraf overleg gepleegd over de haalbaarheid? U zegt dat er niet zal worden geverbaliseerd. Is daarover reeds overleg gepleegd met uw collega van Justitie en met de parketten? Het is wel gebruikelijk dat men in

een startfase van een nieuwe maatregel eerder preventief werkt dan onmiddellijk te gaan verbaliseren. Hier is het iets anders. Men neemt een maatregel, maar men zegt er wel bij dat deze niet wordt uitgevoerd. Daar komt het bijna op neer. Dat is een nuance. Vandaag, rekening houdend met die nuance, vraag ik mij af of het niet beter is om het koninklijk besluit uit te stellen, eerder dan een diffuus signaal te geven dat de nieuwe maatregel de eerste maanden niet zou worden uitgevoerd.

18.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, tot 1 juli 2002 zullen de ordediensten alleen een waarschuwingsproces-verbaal opstellen waarin de bestuurder wordt verzocht zich in orde te stellen. Dit koninklijk besluit werd in augustus in het Staatsblad gepubliceerd. Ik wil de bevolking absoluut geen slecht signaal geven. De betrokkenen hebben niet genoeg tijd om zich aan te passen. Tijdens deze periode zullen ook de beambten van de centra voor autokeuring de bestuurders die hun voertuig komen laten keuren attent maken op de nieuwe reglementering. Dat is een manier om de sensibilisering te verhogen. Ik heb natuurlijk een akkoord met mijn collega's omtrent de procedure vanaf januari tot juli 2002. De verplichting om het voertuig uit te rusten met deze reflecterende nummerplaat heeft betrekking op de nummerplaat aan de voorkant van het voertuig. Ze slaat tevens op iedere andere reproductie van de nummerplaat, met name een reproductie die op een fietsenrek van het voertuig zou worden geplaatst.

De invoering van deze reflecterende nummerplaten heeft te maken met veiligheid. Natuurlijk, het is een kleine maatregel. Verkeersveiligheid is een som van alle kleine en grote maatregelen. Wij mogen niets vergeten. Alle elementen die misschien alleen maar kleine elementen zijn kunnen ook helpen in het kader van verkeersveiligheid. Het is geen miraculeuze oplossing voor de verkeersveiligheid maar het kan bijdragen tot een betere identificatie van de nummerplaten. U weet, radar en camera hebben enkel betrekking op de achterplaat. Het is niet de bedoeling om de mensen te kunnen sanctioneren. Wij moeten de controle verhogen. Vanmorgen heb ik dit gezegd, maar dat had enkel betrekking op de reflecterende plaat aan de voorkant van het voertuig. Tijdens de nacht kan het helpen om een grotere zichtbaarheid van de voertuigen te garanderen. De DIV zal tijdens de overgangperiode, dus vanaf januari, een informatiecampagne op het getouw zetten.

De Europese platen worden enkel ingevoerd in 2002 voor de aanhangwagens. Voor de wagens wordt de Europese plaat in de helft van 2003 ingevoerd. Het is een hele progressieve uitvoering van de Europese nieuwe platen. Het is niet de bedoeling dat de bestuurders nu 500 frank betalen en volgend jaar nog een tweede keer.

Dat lijkt mij een leuk idee voor de eindejaarsfeesten: gemakkelijk, niet te duur en voor iedereen beschikbaar.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.57 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.57 heures.*

que la police puisse verbaliser?

18.02 **Isabelle Durant**, ministre: Jusqu'au 1er juillet 2002, les services d'ordre pourront uniquement dresser un procès-verbal à titre d'avertissement car les automobilistes n'auront pas eu suffisamment de temps pour se mettre en règle avec la loi. Au cours de cette période, les centres de contrôle attireront l'attention des conducteurs sur la nouvelle mesure.

L'obligation consiste en la pose d'une plaque minéralogique réfléchissante à l'avant du véhicule et partout où la plaque est reproduite. L'instauration de cette obligation a pour objectif de faciliter l'identification et de renforcer la sécurité routière. Cette mesure augmente la visibilité. La sécurité routière résulte de l'addition de mesures, petites et grandes. Au cours de la phase transitoire, la DIV mènera une campagne d'information.

Les plaques minéralogiques européennes seront introduites au plus tôt au cours du deuxième semestre de l'année 2003 pour les nouvelles inscriptions.

Ces nouvelles plaques minéralogiques réfléchissantes me semblent constituer une bonne idée de cadeau de fin d'année.

