



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

06-02-2002

14:00 uur

mercredi

06-02-2002

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 Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de opgelopen vertraging bij het herschilderen van de metalen onderdelen van de spoorwegbrug van Val Benoit te Luik" (nr. 6017)	1
<i>Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vraag en interpellatie van	3
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersveiligheid" (nr. 6208)	3
- de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de initiatieven van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer inzake verkeersveiligheid" (nr. 1121)	3
<i>Sprekers: Josy Arens, François Bellot, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijnen 43 Jemelle-Luik en 162 Namen-Luxemburg" (nr. 6229)	10
<i>Sprekers: François Bellot, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	11
- de heer Dirk Van der Maelen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Aalst-Dendermonde-Puurs" (nr. 6213)	11
- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde-Aalst" (nr. 6231)	11
<i>Sprekers: Magda De Meyer, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 6214)	14
<i>Sprekers: Karine Lalieux, Isabelle Durant</i> , 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 "het gebrek aan ervaring van (jonge of nieuwe) treinbestuurders als oorzaak van treinongevallen" (nr. 6240)	18
<i>Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards apportés à la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer du Val Benoit à Liège" (n° 6017)	1
<i>Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question et interpellation jointes de	3
- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité routière" (n° 6208)	3
- M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les initiatives de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports en matière de sécurité routière" (n° 1121)	3
<i>Orateurs: Josy Arens, François Bellot, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les lignes 43 Jemelle-Liège et 162 Namur-Luxembourg" (n° 6229)	10
<i>Orateurs: François Bellot, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	12
- M. Dirk Van der Maelen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Alost-Termonde-Puurs" (n° 6213)	12
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Puurs-Termonde-Alost" (n° 6231)	12
<i>Orateurs: Magda De Meyer, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité des accompagnateurs de trains" (n° 6214)	14
<i>Orateurs: Karine Lalieux, Isabelle Durant</i> , 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 "le manque d'expérience des jeunes ou nouveaux conducteurs de train comme cause d'accidents ferroviaires" (n° 6240)	18
<i>Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Isabelle Durant</i> , 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 verplichte dodehoekspiegel voor vrachtwagens van de federale overheid" (nr. 6277)	20	Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rétroviseur anti-angle mort obligatoire pour les camions appartenant aux autorités fédérales" (n° 6277)	20
<i>Sprekers:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van bepaalde treinverbindingen" (nr. 6310)	22	Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certaines lignes" (n° 6310)	22
<i>Sprekers:</i> Jean Depreter, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jean Depreter, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorbereiding en de zitting van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid - criteria voor deelname" (nr. 6329)	25	Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la préparation et la session des Etats généraux de la sécurité routière - critères de participation" (n° 6329)	25
<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde 3+rijstroken" (nr. 6284)	28	Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les motocyclettes et l'annonce de la création de bandes de circulation 3+" (n° 6284)	28
<i>Sprekers:</i> Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het onderzoek bij het BIVV naar de rijopleiding" (nr. 6348)	29	Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'enquête de l'IBSR relative à la formation à la conduite automobile" (n° 6348)	30
<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de patsituatie rond het NMBS-dossier" (nr. 6349)	32	- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'impasse dans laquelle se trouve le dossier de la SNCB" (n° 6349)	32
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebeurtenissen in het Vlaams parlement en binnen de Vlaamse regering met betrekking tot het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten in verband met de spoorinvesteringen 2002-2012" (nr. 6350)	32	- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation au Parlement flamand et au sein du gouvernement flamand en ce qui concerne l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions relatif aux investissements ferroviaires pour 2002-2012" (n° 6350)	32
<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	

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

van

WOENSDAG 6 FEBRUARI 2002

14:00 uur

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

du

MERCREDI 6 FÉVRIER 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards apportés à la remise en peinture des parties métalliques du pont de chemin de fer du Val Benoit à Liège" (n° 6017)

01 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de opgelopen vertraging bij het herschilderen van de metalen onderdelen van de spoorwegbrug van Val Benoit te Luik" (nr. 6017)

01.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, le 7 décembre 2000 – il y a donc plus d'un an –, je vous interrogeais au sujet de la remise en peinture des parties métalliques, en très mauvais état, du pont de chemin de fer qui franchit la Meuse, au milieu du site magnifique du Val Benoît à Liège. Les deux autres ponts mitoyens du site viennent d'être entièrement rénovés à l'initiative et aux frais du gouvernement wallon.

A l'époque, vous m'aviez répondu qu'un appel d'offres avait été lancé le 6 novembre 2000 et que les travaux de peinture seraient réalisés par la SNCB après l'hiver. Vous ne m'aviez pas précisé de quel hiver il s'agissait, mais je croyais naïvement que vous parliez de l'hiver suivant.

Depuis lors, nous sortons d'un second hiver et rien n'a encore été fait à ce jour. Dans ce cas, quelle confiance et quelle crédibilité la population peut-elle encore accorder à vos engagements? Dans le cadre du plan décennal, vos promesses portent sur des milliards, mais si vous n'êtes pas capable de faire respecter votre engagement formel concernant quelques pots de peinture, comment ces promesses au sujet de travaux coûtant plusieurs milliards pourraient-elles être crédibles?

Avez-vous oublié que, par le passé, vous attachiez beaucoup d'importance à la qualité des sites et de la vie en général? Depuis quelques temps, il semblerait que vous n'ayez plus cette préoccupation, du moins en ce qui concerne notre région.

01.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je n'entrerais

01.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Op 7 december 2000 al vroeg ik u om tekst en uitleg over het herschilderen van de metalen onderdelen van de spoorwegbrug over de Maas in Val Benoit te Luik. Nu moeten we vaststellen dat er nog niets gebeurd is! Hoe kan de bevolking nog geloof hechten aan uw beloften?

01.02 Minister Isabelle Durant :

pas, monsieur Grafé, dans un débat sur les saisons et le climat qui pose des difficultés ces dernières décennies.

Je vous rappelle que même s'il me tient à cœur que les parties métalliques de ce pont puissent être repeintes, la SNCB est, conformément à la loi, autonome en ce qui concerne sa gestion, y compris pour la peinture des ponts. C'est elle qui décide des délais et des montants qu'elle y consacre. Mon pouvoir d'injection dans ce domaine est très limité.

Pour le reste, je vous confirme ce que je vous avais dit il y a un peu plus d'un an: la SNCB a effectivement lancé deux appels d'offres, dont aucun, selon elle, n'a donné satisfaction. Elle a considéré que les réponses données au second appel d'offres, en novembre 2000, étaient trop chères. Parmi les trois soumissionnaires, celui qui demandait le moins cher réclamait un prix qui était le double de celui estimé par la SNCB. Dès lors, elle a provisoirement renoncé à l'exécution du chantier. Elle estime que du fait que très peu d'entreprises effectuent ce type de travaux, la concurrence est minime et les prix lui paraissent trop élevés.

Telle est donc l'attitude adoptée par la SNCB, malgré ma demande. Elle a lancé des appels d'offres mais, en tant qu'entreprise autonome, elle a jugé que les trois prix qui lui étaient offerts étaient trop élevés puisqu'il s'agissait du double du montant qu'elle voulait consentir pour ces travaux.

Outre la question du prix, la SNCB évoque encore d'autres raisons à la non-exécution de ces travaux, notamment des entraves à la circulation des trains. En effet, afin d'éviter la dispersion des effluents, il faut emballer les parties à décaper, ce qui perturbe le trafic des trains qui est déjà ralenti par les travaux en cours à la gare TGV de Liège.

Telles sont donc les explications fournies par la SNCB qui, j'insiste, est autonome en matière de gestion, conformément à la loi. Je ne peux que regretter sa décision car j'estime que ces travaux de peinture sont nécessaires.

En considérant que les trois offres qui lui ont été transmises sont beaucoup trop coûteuses par rapport au prix qu'elle juge correct, la SNCB a provisoirement renoncé à exécuter ce chantier.

Telle est l'attitude de la SNCB dans le cadre de l'autonomie qui est la sienne pour ce type de travaux. Je ne peux qu'insister par courrier mais je ne dispose pas légalement de la possibilité d'imposer ces travaux qui, par ailleurs, n'ont rien à voir avec l'exécution d'un plan d'investissement à propos duquel il existe un accord de coopération et un contrat précis. En l'occurrence, il s'agit de travaux d'entretien, tout nécessaires qu'ils soient pour la qualité de vie des Liégeois et d'autres.

01.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Madame la ministre, si vous acceptez ce raisonnement de la SNCB, abandonnez directement toute idée d'établir un plan décennal avec des travaux beaucoup plus importants! En effet, chaque fois que la SNCB n'aura pas envie de réaliser un travail souhaité, il lui suffira de donner une estimation du coût très basse pour dire ensuite que toutes les soumissions qu'elle a

Het beheer van de NMBS, en daaronder vallen ook de schilderwerkzaamheden, is een van de elementen van de bij wet omschreven autonomie van de spoorwegmaatschappij. Mijn injunctierecht in deze is dan ook zeer beperkt.

De NMBS heeft twee aanbestedingen bij inschrijving uitgeschreven, geen van beide met een bevredigend resultaat, daar de binnengelopen offertes veel te duur bleken. Ondanks mijn verzoek heeft de NMBS dan ook maar beslist de werkzaamheden niet te laten uitvoeren, met als bijkomend argument dat het schilderwerk verkeershinder zou hebben veroorzaakt.

Ik betreur die beslissing, maar kan de NMBS wettelijk niet verplichten constructies te laten herschilderen.

01.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Als u een dergelijke handelwijze van de NMBS gedooft, dan zou u best iedere poging om met haar een tienjarenplan te sluiten, laten varen. Dat is een uiterst makkelijk

reçues sont plus élevées que ses estimations et que, dès lors, elle ne souhaite pas réaliser ledit travail. C'est un argument d'une facilité extrême!

Je ne comprends pas pourquoi, à l'époque, le MET du gouvernement wallon avait proposé à la SNCB d'assurer elle-même la peinture du pont puisqu'en même temps, il réalisait tous les autres travaux d'aménagement. La SNCB, quant à elle, signalait qu'il s'agissait de ses terres et de sa propriété et que personne d'autre ne pouvait venir y travailler. Elle ajoutait qu'elle assurerait elle-même le travail.

On ne veut pas qu'un tiers effectue les travaux! On dit que trois soumissionnaires sont trop chers! Bref, on trouve tous les arguments pour ne pas exécuter ces travaux!

Madame la ministre, vous m'aviez dit, ici en commission, que les travaux seraient entamés par la SNCB après l'hiver. Je croyais naïvement que "Ce que femme veut, Dieu le peut". Je crois maintenant à l'autre dicton: "Souvent femme varie, bien follet qui s'y fie".

01.04 Le président: Ce que vous venez de dire est politiquement incorrect!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question et interpellation jointes de

- **M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité routière" (n° 6208)**

- **M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les initiatives de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports en matière de sécurité routière" (n° 1121)**

02 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- **de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersveiligheid" (nr. 6208)**

- **de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de initiatieven van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer inzake verkeersveiligheid" (nr. 1121)**

02.01 Josy Arens (PSC): Monsieur le président, madame la ministre, l'IBSR ainsi que d'autres spécialistes de la sécurité routière conseillent de plus en plus fréquemment aux communes d'installer des ralentisseurs appelés "coussins berlinois".

Les avantages des coussins berlinois par rapport à d'autres systèmes sont nombreux:

- ils ralentissent fortement la vitesse des véhicules sans gêner les transports en commun qui peuvent les franchir sans vraiment subir les conséquences de la présence de cet obstacle;
- les deux-roues peuvent les éviter mais doivent néanmoins ralentir pour ce faire;
- ce dispositif ne constitue pas d'obstacle pour l'écoulement des eaux.

Finalement, les coussins berlinois présentent de nombreux avantages et les communes se dirigent de plus en plus vers ce système de ralentisseur. Toutefois, plusieurs bourgmestres m'ont interpellé en disant que l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions

argument. Het Waals Ministerie van Uitrustingen en Vervoer had verzekerd dat het de nodige werken zou uitvoeren en ook de NMBS had verzekerd dat zij de werken zelf zou verrichten. U heeft mij hier in de commissie verzekerd dat het probleem zou worden geregeld. Naïef als ik was, geloofde ik u, het adagium "Wat een vrouw wil is Gods wil" indachtig. Inmiddels weet ik echter dat het adagium veeleer zou moeten luiden "Niets zo veranderlijk als de mening van een vrouw".

02.01 Joseph Arens (PSC): Het BIVV en andere specialisten raden de gemeenten alsmaar meer aan verkeersremmers van het type *Berliner Kissen* te installeren, omdat zij tal van voordelen bieden in vergelijking met de overige systemen. Het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 voorziet niet in het installeren van een verkeersremmer van dat type.

Overweegt u dat soort verkeersremmers te erkennen door een artikel in het besluit in te voegen dat het plaatsen ervan regelt?

d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquels ceux-ci doivent satisfaire ne prévoit pas les coussins berlinois.

Dès lors, ma question est très simple: envisagez-vous de les reconnaître en insérant dans cet arrêté royal un article réglementant leur mise en place?

02.02 François Bellot (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, en matière de sécurité routière, la Belgique présente des statistiques inquiétantes puisque nous nous trouvons au milieu du classement européen. Même si une amélioration a été constatée au cours des dernières années, la situation reste préoccupante.

Dans le cadre institutionnel de notre pays, la sécurité routière relève de plusieurs niveaux de pouvoirs.

Et dans ce système, il peut parfois être très facile d'imputer la responsabilité ou la dilution des responsabilités d'un niveau de pouvoir à l'autre, que ce soit la commune, la région ou le pouvoir fédéral. Entre une politique de répression tous azimuts et un plaidoyer pour faire changer les mentalités des usagers, des actions concrètes doivent être entreprises, dont certaines demandent une concertation entre les différents niveaux de pouvoir.

Voici donc mes questions, madame la ministre.

Premièrement, quelles initiatives avez-vous prises sur le plan réglementaire depuis juillet 1999 en vue de réduire le nombre des accidents de la route?

Deuxièmement, quels ont été les résultats de ces modifications réglementaires depuis leur mise en œuvre, en termes de réduction du nombre d'accidents?

Troisièmement, quelles sont les pistes actuellement exploitées afin de satisfaire la demande formulée dans le Livre blanc de la Commission européenne de réduire de 50% le nombre d'accidents d'ici 2010?

Par ailleurs, il est apparu que dans les pays où le taux d'accidents est beaucoup plus faible que chez nous, la modulation de la vitesse est mieux adaptée aux circonstances et aux lieux traversés alors que chez nous, par exemple, dès que l'on entre dans une agglomération, la vitesse sur toutes les voiries est limitée à 50 km/h. Ainsi, sauf indication contraire, cette vitesse est d'application sur les grands boulevards périphériques de Bruxelles ou les axes de pénétration de la capitale, au même titre que sur des voiries beaucoup plus petites, où il serait même techniquement impossible de rouler à cette vitesse.

Je pense aussi, madame la ministre, que nous avons un problème au niveau des statistiques des accidents et de la qualité des relevés des causes d'accidents. Sans doute conviendrait-il de créer un observatoire permanent de la sécurité routière. Car les avis sont très divergents sur les causes, sur la manière de relever les accidents et, parfois même, sur la façon d'imputer les responsabilités entre les usagers.

02.02 François Bellot (PRL FDF MCC): Uit de statistieken inzake verkeersveiligheid blijkt dat in ons land jaarlijks 1500 mensen in het verkeer omkomen.

Verkeersveiligheid ressorteert in ons land onder uiteenlopende bevoegdheidsniveaus, waardoor de verantwoordelijkheid sterk is versnipperd. Welke regelgevende initiatieven heeft u sinds juli 1999 genomen om het aantal ongevallen terug te schroeven?

Wat is het resultaat van de aangebrachte wijzigingen op het stuk van de vermindering van het aantal slachtoffers?

Welke denksporen worden momenteel gevolgd om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 te halveren? In de landen waar het aantal ongevallen lager ligt, is de toegestane snelheid afhankelijk van de verkeerssituatie.

Er is een probleem inzake de ongevallenstatistieken. Er wordt overwogen een Waarnemingscentrum voor de verkeersveiligheid op te richten.

In Marche-en-Famenne loopt een proefproject rond sancties, opleiding en opvoeding. Volgens de eerste conclusies zou men geneigd zijn de automobilist de keuze te laten tussen het betalen van een boete of het volgen van een opleiding.

Enfin, je souhaite attirer votre attention – et celle du gouvernement, puisqu'il s'agit d'une compétence partagée – sur une expérience menée actuellement au parquet de Marche-en-Famenne, qui transpose une expérience menée en France dans les départements de Bretagne et de Normandie, concernant la sanction "formation éducative". Un communiqué de presse de ce matin m'apprend que le gouvernement aurait pris des décisions similaires, ce dont je me réjouis. Car, selon moi, appliquer une sanction financière ou un simple retrait de permis de conduire – qu'il soit d'une durée de quinze jours, un mois ou six mois – est insuffisant. Aussi, je soutiens l'expérience tentée à Marche-en-Famenne et qui est la suivante: l'automobiliste contrevenant a le choix entre payer une amende ou subir la peine alternative consistant à consacrer les moyens financiers de l'amende à suivre une formation de quelques jours chez les "Responsible Young Drivers" ou auprès de l'IBSR. Cette expérience donne des résultats relativement intéressants.

Voilà, madame la ministre, en répondant à ces quelques questions, j'espère que vous nous dévoilerez vos intentions et qu'elles nous permettront en outre de connaître les résultats des mesures qui ont d'ores et déjà été mises en place.

02.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je répondrai tout d'abord à la question de M. Arens sur les fameux "coussins berlinois". Je partage votre souci de promouvoir le développement de systèmes de diverses natures: coussins berlinois, chicanes, stationnement en alternance et tous autres systèmes qui permettent effectivement de ralentir la vitesse de circulation.

Les ralentisseurs de trafic et autres plateaux implantés sur toute la largeur de la chaussée – ce qu'on appelle les dispositifs surélevés – ont été normalisés et leur utilisation réglementée en 1998. Par ailleurs, le coussin berlinois que vous mettez en avant présente de nombreux avantages – vous les avez cités – le passage des poids lourds, notamment celui d'éviter toute complication en matière d'écoulement des eaux, ce qui est important dans certaines voiries. On sait aussi que l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, les Pays-Bas ainsi que la France, ont procédé à l'installation de dispositifs de ce type sur des itinéraires fréquentés par les transports en commun. Tout cela pour vous dire que je souhaite vraiment réglementer ces coussins berlinois.

Entre-temps, un courrier avait été envoyé dans la mesure où il existait un vide juridique à ce sujet. En vue de combler celui-ci, il fallait prendre arrêté, mais il me fallait préalablement obtenir l'avis des régions. Une des trois régions ayant tardé à me remettre cet avis, j'ai pris les devants en donnant une indication commune sur le fait que l'on se trouvait dans une situation de non-réglementation.

Mon point de vue est identique au vôtre. Je souhaite pouvoir réglementer et confirmer ce dispositif qui présente pas mal d'avantages. Dès lors, j'ai demandé à mon administration d'élaborer ce texte, qui permet de réglementer clairement l'implantation de ces coussins berlinois. A cette fin, il faudra bien définir leurs conditions générales d'installation.

Par ailleurs, j'ai également demandé, ce afin d'éviter le flou pendant la période de travail préparatoire, qu'une circulaire soit établie à plus

02.03 Minister Isabelle Durant: Het inperken van de snelheid in stedelijk gebied vereist soms een specifieke weginfrastructuur die de veiligheid van de verplaatsingen waarborgt en toelaat de kwaliteit van het buurtleven te verbeteren.

De verkeersdrempels en andere snelheidsbeperkende inrichtingen zijn genormaliseerd en hun gebruik wordt door het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 geregeld.

Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Nederland hebben talloze verkeersremmers van het type *Berliner Kissen* geïnstalleerd, terwijl Frankrijk het gebruik ervan aanbeveelt.

Ik wens terzake een regelgeving op te stellen en de desbetreffende bepalingen te bekrachtigen. Ik heb het advies van de Gewesten nodig om een nieuw besluit uit te vaardigen, maar één Gewest draait met het uitbrengen van dat advies.

Het voorstel van besluit wordt tegen 15 maart eerstkomend ingewacht. In de tussentijd zal ik een circulaire opstellen om de toestand op te helderen.

court terme, de manière à pouvoir rassurer ceux qui, au niveau local, ont entrepris l'installation de ce genre de dispositif.

Le problème en la matière est lié au retard d'une région à rendre son avis sur un arrêté, ce qui a créé un vide juridique. Devant ce vide et pour ne pas insécuriser les communes et donner un signal contreproductif, j'ai demandé que l'on prépare d'urgence une circulaire et que l'on réglemente et confirme l'opportunité d'installation de ces dispositifs.

02.04 Josy Arens (PSC): Madame la ministre, si j'ai bien compris, la circulaire sera bientôt distribuée?

02.05 Isabelle Durant, ministre: Oui, elle sera élaborée dans les plus brefs délais, précisément afin de donner un signal clair aux communes. La proposition d'arrêté est attendue aux alentours du 15 mars, mais auparavant, nous pouvons déjà rédiger une circulaire pour les communes qui, à juste titre, se posent des questions, en raison d'un vide juridique entre une réglementation qui arrivait à son terme et une autre réglementation à venir. Mais je souhaite vraiment pouvoir confirmer ce type de dispositif, qui présente énormément d'avantages pour la Belgique, ainsi que les expériences à l'étranger l'ont démontré.

Quelles sont les mesures qui ont déjà été prises et quels sont les effets déjà mesurés depuis le début de la législature? Le dernier volet de ma réponse examinera les mesures en cours de discussion et pour lesquelles nous avons, dès ce matin, déterminé les orientations à prendre. Elles seront définitivement prises lors du Conseil des ministres de vendredi.

En ce qui concerne les mesures concrètes, je rappelle – on le constate dans le dossier des coussins berlinois – que toute mesure en matière de sécurité routière fait l'objet d'une fort longue procédure, étant donné les consultations diverses entre régions, et implique souvent, entre le moment de la décision et celui de l'application, un laps de temps assez long – je le regrette – qui fait aussi partie des procédures d'association.

Eu égard aux mesures prises, notons tout d'abord des éléments liés à l'augmentation de 10% dans mon administration des contrôles relatifs au temps de conduite, au temps de repos des véhicules, des camions. C'est l'administration du transport terrestre qui contrôle cette matière. Depuis le début de la législature mon administration, si pas sous pression, a, en tout cas, veillé à un renforcement des contrôles par les équipes en place. Ceux-ci ont augmenté de 10%. Quand on sait que les camions et le non-respect du temps de repos sont un élément ou un facteur non seulement pour les chauffeurs mais aussi par rapport à la sécurité de tous en matière d'utilisation de l'espace public par ces véhicules!

La deuxième mesure est la sécurisation du transport de personnes, dont la question des ceintures de sécurité dans les nouveaux autocars, qui est une mesure de sécurité routière. Dans ce cas, le délai prévu est le premier trimestre 2002. J'attends encore l'avis de deux des trois régions, alors que la décision a déjà été prise il y a plus de six mois.

02.04 Joseph Arens (PSC): U bent dus van plan een circulaire te publiceren?

02.05 Minister Isabelle Durant: Jawel, tegen 15 maart, teneinde de juridische leemte in te vullen die de gemeenten verontrustte. Maar nu kom ik tot mijn antwoord aan de heer Bellot.

Ik onderstreep dat er maatregelen getroffen werden, maar dat daarvoor een procedure doorlopen moet worden die lang kan aanslepen. De controle op de rusttijden voor wegvervoerders zijn met 10 procent verhoogd.

Met het oog op een veiliger personenvervoer komen er veiligheidsgordels in autocars. Sinds juli 2000 geldt er bovendien een verbod op het gebruik van de GSM achter het stuur. Daarnaast zijn er maatregelen als de uitvoering van het actieprotocol voor de controle van de voertuigen, het nieuwe verkeersbord met de snelheidsbeperking tot 30 km/uur in de buurt van scholen en de verplichting om een helm te dragen voor bromfietzers van klasse A.

Er zullen nog meer maatregelen volgen, ter bevordering van het fietsgebruik en betreffende de drie veiligheidsgordels op de achterbank van de voertuigen. Er wordt gewerkt aan de regeling van het dode-hoek-dossier. Tegen mei 2003 moeten nieuwe vrachtwagens aangepast zijn, en vanaf mei 2002 zullen er gratis technische keuringen worden toegekend om reeds in het verkeer

Je ne reviendrai plus sur l'utilisation du GSM au volant. La mesure est d'application depuis juillet 2000. Cependant, il importe de multiplier les contrôles. Vous et moi constatons régulièrement que la règle n'est pas respectée. Néanmoins, l'interdiction est prise. La mise en œuvre d'un protocole d'action avec les différents services fédéraux chargés du contrôle du transport des biens et des personnes par route est très importante. En effet, lors du contrôle d'un camion sur les routes, il est opportun de procéder simultanément aux contrôles de type réglementaire.

Il faut également procéder au contrôle social, fiscal ou sur les aspects techniques du véhicule et coordonner l'action. Quand on voit les dossiers liés au tunnel du Mont-Blanc, au tunnel du Gothard et à toutes les infractions qui peuvent avoir des conséquences catastrophiques, le fait de disposer d'un protocole de travail commun nous permettra d'optimiser nos moyens de contrôle.

Il y a aussi le nouveau panneau limitant la vitesse aux abords des écoles pour lequel la parution au Moniteur est prévue en février 2002, donc tout prochainement; cela permettra au gestionnaire de voirie de placer ces panneaux aux abords des écoles pour améliorer la sécurité de ces zones.

Je cite également l'obligation du port du casque pour les cyclomotoristes de classe A. Cette mesure est soumise à l'avis du Conseil d'Etat et devrait entrer en vigueur en 2002, probablement en septembre. C'est aussi une mesure de protection pour réduire le nombre d'accidents avec des mobylettes qui, dans la plupart des cas, ne roulent pas à 25 km/heure mais à 60 km/heure parce que les moteurs sont souvent débridés.

Je ne rentrerai pas dans le détail de toute une série de mesures dont nous avons déjà discuté ici en commission et visant à sécuriser et à favoriser les déplacements en vélo.

Pour les ceintures de sécurité dans les voitures, nous avons décidé de supprimer la règle dite des 2/3 qui permet d'installer trois enfants sur une banquette de deux places, ce qui a pour conséquence qu'un des enfants n'est pas attaché. Nous avons veillé à instaurer l'entrée en vigueur de cette mesure en 2005 pour les voitures individuelles afin de ne pas obliger les automobilistes à remplacer un véhicule pour une famille nombreuse dans un délai trop court. Cette mesure entre en vigueur en 2002 pour les autocars.

Vient ensuite tout le dossier "angle mort" lié aux rétroviseurs des camions. J'y reviendrai dans la suite du débat puisque des propositions de loi sont déposées en ce sens. Nous avons prévu l'équipement progressif, d'ici mai 2003, de l'ensemble des camions appartenant à l'Etat fédéral, et l'obligation pour les firmes travaillant dans le cadre de marchés publics pour l'Etat d'être également équipées de ce type de dispositif pour mai 2003. Je rappelle aussi l'obligation de ce système "anti-angle mort" sur les nouveaux camions. Nous voulons anticiper sur une directive européenne. J'ai beaucoup travaillé au niveau européen pour recevoir un signal clair en la matière. Etant donné que nous avons un signal positif, soyons les premiers à mettre cette mesure en œuvre au lieu d'attendre le long délai nécessité par la transposition officielle dans les législations nationales.

gebrachte vrachtwagens met een dodehoeksysteem uit te rusten.

De staten-generaal voor de verkeersveiligheid komen eerdaags bijeen en zullen pogen een reële bevoegdheidsverdeling te bewerkstelligen.

Een van de aanbevelingen van de staten-generaal strekt ertoe de statistieken van de oorzaken van ongevallen te verfijnen. Wat de pedagogische sancties betreft, was het experiment in Marche-en-Famenne een proefproject waaruit is gebleken dat dit soort sancties tot een drastische daling van de recidive leidt.

Vrijdag zullen wij op de Ministerraad de krijtlijnen bespreken van de categorisering van de overtredingen, de depenalisering van de parkeerovertredingen, de invoering van digitale camera's en de verbetering van de bestaande camera's, en de administratieve verwerking van bepaalde boeten.

Zo bijvoorbeeld trachten we ons toe te spitsen op de zware overtredingen terwijl we ondertussen de nodige soepelheid aan de dag leggen.

Enfin, pour favoriser le parc actuel de camions, indépendamment des nouveaux, nous avons prévu l'octroi de primes pour équiper les camions déjà en activité de systèmes anti-angle mort. A partir de mai 2002, les entreprises disposeront d'un contrôle technique gratuit pour les inciter à équiper leurs camions de ce système. Il y a enfin une convention à prendre avec l'ensemble du secteur pour aboutir à l'équipement des camions actuels d'ici mai 2003. Un très gros effort a été consenti pour faire équiper progressivement les véhicules de ce système. On sait que cet angle mort est la cause d'environ 15 morts par an.

Par ailleurs, les états généraux de la sécurité routière qui se dérouleront en séance publique le 25 février prochain sont une initiative correspondant à ce que vous mettiez en avant au début de votre intervention, à savoir la nécessité que tout le monde prenne sa part de responsabilité, depuis le gestionnaire de voirie, les responsables de la prévention et des campagnes de sensibilisation, les chargés du contrôle, du suivi judiciaire, etc. Il faut un véritable partage des responsabilités de chaque personne concernée pour améliorer la sécurité routière et répondre à l'objectif de la Commission européenne. Je vous informe que la commission sera invitée à ces états généraux. Vous recevrez d'ailleurs tous une invitation pour vous permettre de suivre les travaux publics qui sont déjà en préparation depuis plus de six mois.

Par ailleurs, sur les statistiques, je partage entièrement votre avis. Une des recommandations importantes des états généraux est d'améliorer notre outil statistique sur les causes d'un accident, sur les responsabilités, les circonstances qui sont de nature à donner des indications très utiles, par exemple aux gestionnaires de voiries, pour améliorer les points noirs où se répéteraient des accidents. Notre outil statistique actuel est trop dispersé et ne permet pas une approche suffisamment pertinente des causes d'accidents.

En ce qui concerne l'exemple de Marche, en termes de sanction éducative, je partage tout à fait votre avis. C'est une expérience-pilote et elle aura le mérite de mettre en avant des résultats. Au-delà même de la formation qui est ainsi proposée au parquet de Marche, il existe également les possibilités de peines alternatives, c'est-à-dire l'obligation de se rendre dans des centres pour traumatisés. Les organisations qui pratiquent certaines alternatives nous démontrent clairement que la récidive diminue énormément. Nous en sommes à 90% de non-récidive après 5 ans pour ceux qui ont eu soit des formations éducatives, soit des séjours en centre hospitalier. Pour un certain type de conducteurs et de récidivistes, ces peines sont sans doute plus efficaces qu'un simple retrait de permis.

Pour terminer, j'en viens à ce dont nous avons discuté ce matin et qui sera à l'ordre du jour du Conseil des ministres de vendredi. Sur la base de l'accord que nous avons eu au mois d'octobre 2001, nous avons arrêté une nouvelle catégorisation des infractions pour sanctionner plus fortement et plus facilement par une déchéance de permis les actes graves: récidivisme, grand excès de vitesse cumulé à l'alcool ou à l'influence de drogues. En ce qui concerne la dépenalisation des infractions de stationnement, nous avons élaboré un système qui va faciliter la vie de tous, y compris des communes. Nous introduirons à terme des caméras digitales et trois arrêtés

seront pris vendredi en Conseil des ministres pour améliorer le fonctionnement des caméras actuelles. La mise en place des caméras digitales prendra en effet encore un certain temps. Par ailleurs, il nous reste un deuxième paquet de mesures dont nous discuterons certainement ici. Il s'agit du volet de réforme de l'apprentissage de la conduite.

Ce matin, nous avons déjà pris un certain nombre de directions visant à donner un signal clair. L'accord gouvernemental est aisé à trouver pour agir à la fois de façon sérieuse, forte mais également raisonnable. Je prends un exemple: si on augmente les peines en cas de vitesse supérieure de 50% à la vitesse autorisée, on pourrait arriver à des situations aberrantes ou quelqu'un qui roule la nuit à du 45 km/h dans une zone 30 pourrait encourir la peine la plus grave! Ce n'est évidemment pas raisonnable. Dès lors, nous cherchons un système qui permettrait réellement de cibler les fautes graves, celles qu'il faut bannir de nos routes mais en restant raisonnable. Il faut permettre aux gestionnaires des voiries une plus grande souplesse dans la question de la modulation de la vitesse.

02.06 François Bellot (PRL FDF MCC): Madame la ministre, il est indispensable de définir dans le Code de la route et dans le Code d'instruction criminelle quelles sont les infractions graves qui doivent faire l'objet de sanctions pénales.

J'attire votre attention sur le fait que les amendes administratives en matière de roulage qui existent déjà, comme pour les stationnements dans les zones horodateurs contrôlées, présentent d'énormes difficultés de recouvrement. De plus en plus, les citoyens savent que cela ne fait plus l'objet de la moindre poursuite. Ne plus les payer devient dès lors une généralisation. Il faut donc assortir le système des amendes administratives d'une possibilité de contrainte en cas de répétition de la transformation de l'amende pénale, faute de quoi nous serons démunis par rapport à la perception des amendes administratives.

Je pense également qu'il y a un public cible. Les mesures que vous avez annoncées touchent parfois l'équipement du véhicule. Il y a aussi une question d'état d'esprit. Pourquoi y a-t-il tant de différence entre notre pays, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne et le Danemark? Les véhicules sont pourtant les mêmes.

Les véhicules sont identiques et, en matière d'infrastructures, l'Angleterre a généralisé les ronds-points.

Par contre, il y a aussi une question d'attitude de l'automobiliste, et ce n'est pas seulement une question de répression, c'est aussi une question d'éducation et de sens de la responsabilité à la conduite.

Que constate-t-on dans les statistiques d'accidents bien qu'elles soient imparfaites? Que le public des conducteurs de 18-25 ans est fortement impliqué dans des accidents graves, la vitesse et la conduite sous influence de l'alcool en étant les causes principales. De plus, les motos trafiquées constituent aussi un véritable problème. A titre d'exemple, dans notre région, au cours du dernier week-end, 8 personnes ont trouvé la mort sur les routes dont 6 en moto et 2 avec des motos trafiquées. Dès lors, le problème des motos doit faire l'objet d'une approche particulière.

02.06 François Bellot (PRL FDF MCC): Men moet er het Wetboek van Strafvordering op nalezen om te weten wat men precies onder zware overtredingen verstaat.

Er rijzen problemen op het stuk van de inning van de huidige administratieve boeten voor verkeersovertredingen waardoor bij de betrokken automobilisten de neiging ontstaat om ze niet langer te betalen. In geval van recidive moet het mogelijk zijn de administratieve boete om te vormen tot een strafrechtelijke boete.

Er bestaat inderdaad een doelpubliek evenals een probleem van mentaliteit en rijgedrag van de automobilist dat, al naargelang van de Europese landen, uit verschillen in opvoeding en aansporing tot veiliger rijgedrag resulteert.

Volgens de statistieken zijn het vooral jongeren van 18 tot 25 die bij zware ongevallen zijn betrokken; vaak rijden zij onder invloed van drugs of alcohol, met opgedreven motoren enz.

U zou met uw collega van Justitie het experiment van de alternatieve straffen moeten bestuderen.

En ce qui concerne l'expérience menée par le parquet de Marche, j'insiste pour que vous l'étendiez avec votre collègue de la Justice. Je crois que c'est le parquet de Gand qui demande à pouvoir bénéficier de facilités pour pouvoir prononcer des peines alternatives. A ce propos, je prendrai l'initiative de déposer une proposition de loi relative à la modification de l'article 216bis du Code d'instruction criminelle. En effet, à l'heure actuelle, en matière de médiation pénale, on ne peut utiliser l'article relatif à la médiation pénale pour des peines en matière d'infractions graves. Pourquoi? Parce que la médiation pénale prévoit qu'il doit y avoir une victime et un coupable. Quand il y a une infraction grave, la victime n'existe pas; c'est la société qui est victime. Il faut donc que l'on modifie cet article et que l'on y introduise la possibilité de faire de la médiation pénale sous forme d'une convention entre le procureur du Roi et l'automobiliste qui est en infraction. La proposition est pratiquement finalisée car on doit également modifier une autre disposition dans un autre article.

Sanctionner la faute pour la faute, c'est très bien (comme le retrait de permis, par exemple) mais je pense qu'il faut essayer de profiter de cette situation pour, sans doute, contraindre l'usager à une nouvelle forme d'éducation, de réapprentissage de la conduite ou de sensibilisation dans les centres de revalidation des grands blessés de la route, etc.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les lignes 43 Jemelle-Liège et 162 Namur-Luxembourg" (n° 6229)

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorlijnen 43 Jemelle-Luik en 162 Namen-Luxemburg" (nr. 6229)

03.01 François Bellot (PRL FDF MCC): Monsieur le président, madame la ministre, le point de départ de la ligne 43 vers Liège se fait actuellement en gare de Jemelle. Ce point constitue le point d'attache de nombreux conducteurs de train. Disposant de plusieurs voies de manœuvre, cette gare de Jemelle est historiquement le point d'intersection entre les lignes 43 et 162. Les trains au départ de Jemelle sont utilisés par de nombreux étudiants et travailleurs venant des communes avoisinantes et qui se rendent vers Marche-en-Famenne ou Liège.

De Jemelle à Marloie, cette ligne emprunte la ligne 162 et offre ainsi aux habitants des communes de toute la région des cadences de trains supplémentaires en superposition des trains de la ligne 43

Confirmez-vous que le point de départ de la ligne 43 est consolidé en gare de Jemelle, d'autant plus qu'il entrerait dans l'intention de certains utilisateurs de prolonger cette ligne 43 jusqu'à l'ancienne gare de Rochefort en utilisant à nouveau la ligne 150 récemment libérée de la convention qui la liait avec la société Bombardier qui l'utilisait comme site expérimental pour le GLT? Effectivement, Bombardier ayant vendu un GLT à la ville de Rouen, la société dispose d'un site en grande nature et n'a donc plus besoin d'un site de démonstration.

Ik ben van plan een wetsvoorstel in te dienen met als doel artikel 216 van het Wetboek van Strafvordering te wijzigen.

Ook artikel 216bis van dat Strafwetboek dient te worden gewijzigd, door in de mogelijkheid van een bemiddeling in strafzaken te voorzien. Laten we dus de huidige situatie aanwenden om de automobilisten ertoe te verplichten hun rijgedrag te herzien en een nieuwe opleiding te volgen.

03.01 François Bellot (PRL FDF MCC): Spoorlijn 43 naar Luik vertrekt vanuit het station van Jemelle, historisch kruispunt van de spoorlijnen 43 en 162.

Heel wat studenten maken van dat station gebruik om zich naar hun school in Marche-en-Famenne en Luik te begeven. Het station fungeert ook als vertrekpunt voor de mensen die in Marloie, Marche en Luik werken. Van Jemelle tot Marloie maakt die spoorlijn gebruik van lijn 162, zodat de inwoners van de gemeenten Tellin, Wellin, Rochefort en Nassogne, bovenop de treinen van spoorlijn 143, de mogelijkheid hebben extra treinen te nemen. Bevestigt u de consolidatie van spoorlijn 43 in het station van Jemelle, temeer daar er plannen bestaan om die lijn door te trekken tot het vroegere station van Rochefort, opnieuw

gebruik makend van spoorlijn 150 waarvoor de overeenkomst met BOMBARDIER recentelijk werd opgezegd?

03.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, il n'entre pas dans les intentions de la SNCB de modifier fondamentalement l'offre aux voyageurs sur la ligne 43. Les trains de la relation Herstal-Jemelle qui circulent sur cette ligne, continueront à rouler jusqu'à Jemelle. Ceci n'exclut cependant pas l'une ou l'autre adaptation ponctuelle, d'autant plus que, selon l'avenant au contrat de gestion, la ligne 43 fait partie des six lignes dites à qualité totale.

A titre d'exemple, depuis le 1^{er} octobre 2001, durant les heures de pointe du matin, un omnibus est limité à Marloie et un autre part à cette gare, en lieu et place de Jemelle. Cette mesure a été prise afin de modifier le roulement du matériel et du personnel roulant et permettre la création d'un nouveau train de pointe, à savoir le P.7676, partant de Jemelle à 6 heures 37 et arrivant à Liège-Guillemins à 7 heures 50.

Cette mesure permet d'améliorer notablement la desserte à un moment où la demande est forte. Elle a pu être réalisée car des correspondances restaient possibles entre Marloie et Jemelle. Cette relation n'est donc nullement remise en question.

En ce qui concerne la prolongation éventuelle des trains de la ligne 43 vers Rochefort via la ligne 150, elle n'est pas envisagée par la SNCB. Il est vrai que l'idée a été avancée par certains et qu'elle présente un certain intérêt puisqu'une localité urbaine et touristique comme Rochefort serait reliée au réseau ferré pour un coût d'exploitation assez limité. L'idée pouvait paraître intéressante mais elle n'a pas été retenue parmi les priorités, d'autant plus que les autorités locales n'ont pas manifesté un grand intérêt à ce sujet. S'il en était autrement, on pourrait réexaminer la situation mais, actuellement, ce n'est pas prévu étant donné le peu de demandes au niveau local.

03.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Monsieur le président, la réponse de Mme la ministre n'appelle pas de remarques de ma part.

03.02 Minister Isabelle Durant: Het treinaanbod op lijn 43 wordt niet fundamenteel gewijzigd.

Kleine aanpassingen kunnen worden doorgevoerd maar de verbindingen met Marloie en Jemelle blijven ongewijzigd en de verlenging van die lijn naar Rochefort via lijn 150 wordt niet overwogen. Daarvoor heeft de plaatselijke overheid weinig belangstelling aan de dag gelegd.

03.03 François Bellot (PRL FDF MCC): Ik heb geen bijkomende opmerkingen over het antwoord van de minister.

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

03.04 De voorzitter: Mevrouw De Meyer, de heer Van der Maelen had ongeveer dezelfde vraag als u, afgezien van het feit dat ze vanuit een andere hoek werd gesteld. Ik bedoel daarmee de regionale hoek. Misschien kunt u zijn vraag erbij nemen en toch binnen de tijd blijven. De minister kan dan gelijktijdig antwoorden op de twee vragen. *(Instemming)*

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Van der Maelen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Aalst-Dendermonde-Puurs" (nr. 6213)

- mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde-Aalst" (nr. 6231)

04 Questions jointes de

- M. Dirk Van der Maelen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Alost-Termonde-Puurs" (n° 6213)
- Mme Magda De Meyer à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne de chemin de fer Puurs-Termonde-Alost" (n° 6231)

04.01 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, het zal voor mij geen probleem zijn om binnen de tijd te blijven. Als u het mij toelaat, wil ik inderdaad ook de gevoeligheid van mijn fractieleider meenemen. Wij hebben echter inderdaad allebei een andere invalshoek, afhankelijk van de regio waaruit we komen. Het gaat in beide gevallen om dezelfde spoorlijn, namelijk Aalst-Dendermonde-Puurs voor de heer Van der Maelen en voor mij om Puurs-Dendermonde-Aalst. We spreken wel degelijk over hetzelfde. De heropening van deze lijn is uiteraard belangrijk voor Aalst om het isolement van Aalst ten opzichte van het noorden van Vlaanderen te doorbreken. De spoorlijn is ook belangrijk voor Dendermonde om een snelle link met de Antwerpse regio te krijgen. Vandaar de twee verschillende invalshoeken in verband met dezelfde spoorlijn.

Mevrouw de minister, in het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract werd een studie met betrekking tot de heropening van zes regionale spoorlijnen in het vooruitzicht gesteld. De raad van bestuur van de NMBS keurde eind juni 2001 de definitieve versie van deze studie goed, dit echter zonder zelf conclusies te trekken uit het document. Inmiddels is ook het investeringsplan 2001-2012 goedgekeurd. Voor zover wij er zicht op hebben, heeft men in dat plan in geen specifieke middelen voorzien voor de heropening van regionale spoorlijnen. Een van de zes onderzochte lijnen is de fameuze spoorverbinding Aalst-Dendermonde-Puurs of vice versa, afhankelijk van hoe men het bekijkt. Als die spoorlijn opnieuw in gebruik kan worden genomen, is dat erg belangrijk voor het fundamenteel verbeteren van de link tussen Aalst en het noorden van Vlaanderen, met name Dendermonde, Antwerpen en Sint-Niklaas. Dat was dan ook de grote bekommerning van mijn fractieleider, de heer Van der Maelen. Hij onderstreept dat men vandaag om de afstand van precies 15 km tussen Aalst en Dendermonde te overbruggen 43 minuten nodig heeft. Dat is eigenlijk een krachttoer. Met de fiets gaat het in feite vlugger dan met de trein. Voor Aalst zou dit een belangrijke zaak zijn. Ook vanuit mijn invalshoek zou het een belangrijke zaak zijn. U weet dat het station van Puurs momenteel eigenlijk een soort regionaal spoorwegknooppunt is geworden. Daar kruisen de treinverbindingen van en naar Antwerpen, Sint-Niklaas en Mechelen elkaar. Als er een snelle verbinding van het openbaar vervoer met Dendermonde bij zou komen, dan zou het regionaal knooppunt nog versterkt worden. Als klap op de vuurpijl zou Dendermonde dan een snelle verbinding krijgen met de Antwerpse regio. Daar is het ons eigenlijk om te doen.

Mevrouw de minister, wij hebben in dat verband drie concrete vragen. Ten eerste, welke conclusies heeft de eerste minister getrokken uit de studie met betrekking tot het heropenen van de zes spoorlijnen? Zijn er na het indienen van de studie nog stappen gezet om de resultaten ervan op een of andere manier te valoriseren? Ten tweede, heeft men in het investeringsplan 2001-2012 in middelen voorzien voor het heropenen van regionale spoorlijnen? Zo ja, waar kunnen we deze kredieten terugvinden? Ten derde, welke perspectieven zijn er voor het heropenen van de spoorlijn Aalst-Dendermonde-Puurs over het hele tracé of eventueel voor het deel Dendermonde-Puurs?

04.01 Magda De Meyer (SP.A): Je prends la parole en mon nom personnel mais aussi au nom de M. Van der Maelen qui est empêché. Nos questions ont trait à la ligne de chemin de fer Alost-Termonde-Puurs et, partant, à la liaison entre Alost et le nord de la Flandre.

Dans la seconde annexe du contrat de gestion de la SNCB, il a été proposé de consacrer une étude à la réouverture de six lignes de chemin de fer régionales. Fin juin 2001, la version définitive de cette étude a été approuvée par le conseil d'administration sans que des conclusions en soient tirées.

Toutefois, le plan d'investissements 2001-2012 qui a été adopté ne prévoit pas de moyens spécifiques pour réaliser ces projets. Une des lignes ferroviaires concernées est la ligne Puurs-Termonde-Alost. Depuis quelques années, Puurs fait office de carrefour ferroviaire régional, ce qui pourrait encore être amélioré par l'aménagement d'une ligne rapide de transports publics de sorte que Termonde bénéficie d'une meilleure liaison avec la région anversoise.

A quelles conclusions parviennent les auteurs de cette étude? Ces conclusions ont-elles été traduites dans des mesures concrètes? Des moyens ont-ils été prévus dans le plan d'investissements dans l'optique de la réouverture de lignes de chemins de fer régionales? Une réouverture de la ligne de chemins de fer Alost-Termonde-Puurs pourrait-elle également être envisagée?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw De Meyer, in het bijvoegsel bij het beheerscontract hebt ik effectief studies gevraagd over het heropenen van sommige lijnen. Deze lijn is in dat pakket inbegrepen. Ik heb de studie ontvangen van de NMBS en ik ben het met u eens dat er geen precieze conclusies zijn. Wel werden er elementen van analyse gegeven. Het was mijn bedoeling met deze studie de optie in het kader van het investeringsplan 2001-2012 te kunnen oriënteren en bijvoorbeeld sommige heropeningen te kunnen verdedigen. Het is mijn bedoeling om deze studie te baat te nemen. Bestaat er een mogelijkheid om in het kader van het investeringsplan iets te doen voor de betrokken lijnen en deze lijn in het bijzonder?

U weet dat voor de investeringen, ingevolge de akkoorden betreffende het investeringsplan, in de enveloppe van elk gewest een marge werd ingebouwd van respectievelijk 127 miljoen euro voor het Vlaams Gewest en 86 miljoen euro voor het Waals Gewest. Deze marge moet in overleg met de gewesten worden gebruikt. Dit overleg had normaal gezien reeds van start moeten gaan. Omdat het Vlaams Parlement het samenwerkingsakkoord nog niet heeft goedgekeurd kon dit overleg evenwel nog niet starten. Veel elementen hangen af van deze goedkeuring.

Het tweede aspect betreft de exploitatie. Dit vloeit voort uit het beheerscontract. Ik hou hier rekening mee in het ontwerp van het derde beheerscontract waarvan ik de voorbereiding afsluit maar ik kan enkel beginnen met een nieuw beheerscontract als het investeringsplan is goedgekeurd. Hierin zijn twee bepalingen opgenomen die met deze problematiek te maken hebben. Ten eerste heeft de NMBS de mogelijkheid om door middel van een aanpassing van haar vervoersplan te voorzien in elke uitbreiding van haar prestaties. Ten tweede, de NMBS zal hier belang bij hebben door een bepaling die voorziet in een aanpassing van de bijdrage van de overheid overeenkomstig de exploitatie van nieuwe diensten en het gegenereerde vervoer. Met andere woorden, wanneer de NMBS bijvoorbeeld een lijn of een stopplaats heropent, zal zij niet alleen de opbrengsten van het vervoer ontvangen maar ook een dubbele bijkomende bijdrage van de overheid voor haar prestatie en voor het gegenereerde aantal reizigers. Dit is een manier om de heropening van stopplaatsen te ondersteunen. Deze bepaling is bedoeld om een eind te maken aan de bestaande situatie waarbij de financiële resultaten van de NMBS, op grond van het uit het verleden stammende beheerscontract, des te beter zijn naarmate zij minder presteert. Het nieuwe mechanisme moedigt daarentegen de heropening aan van lijnen en stopplaatsen.

Wat betreft de lijn Aalst-Dendermonde-Puurs en in het bijzonder de sectie Aalst-Puurs kan ik het volgende zeggen. Het is waarschijnlijk moeilijk deze lijn opnieuw in dienst te nemen. De sectie is buiten gebruik sinds 1964. In de omgeving ervan werd druk gebouwd en over een deel van het traject loopt een veel gebruikt fietspad. Men kan dus veel plaatselijke weerstand verwachten. Voor de sectie Dendermonde-Puurs bestaat dit probleem niet. Deze sectie kan net als de overige in overweging worden genomen op grond van de logica die ik zonet heb uiteengezet. Ik hoop dat de studies een argument zullen vormen om de heropening te bepleiten in het kader van het investeringsplan. De gewesten kunnen in hun enveloppe bepaalde heropeningen opnemen die zij van belang vinden. Ik hoop dat dit zo vlug mogelijk van start kan gaan.

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: La ligne dont vous parlez a été examinée dans le cadre de l'étude portant sur la réouverture ou l'exploitation éventuelles de lignes régionales. Un budget a été prévu à cette fin dans le plan d'investissements 2001-2012.

Cette étude est effectivement terminée. Elle comporte une analyse des liaisons régionales envisageables sans tirer de conclusions définitives. Dans l'enveloppe des Régions est prévue une marge pour les nouveaux investissements. Pour la Flandre, il s'agit d'un montant de 127 millions d'euros. Pour la Région wallonne, la marge se monte à 86 millions d'euros. Ces marges devront être utilisées en concertation. Toutefois, nous attendons encore que la Flandre signe l'accord de coopération. Ensuite, le débat sur les nouveaux investissements pourra être entamé.

Le deuxième aspect concerne l'exploitation. Les négociations relatives au troisième contrat de gestion ne pourront commencer qu'après l'approbation du plan d'investissement. Le projet de contrat de gestion contient deux points importants. Il s'agit, d'une part, de l'aménagement du plan de transport et, d'autre part, de l'adaptation des moyens publics en fonction de l'élargissement de l'offre de services. L'amélioration des résultats financiers de la SNCB n'ira dès lors plus de pair avec la réduction des services fournis par la société. La réouverture de la ligne Alost-Termonde pose problème. Cette ligne a, en effet, été désaffectée en 1964. Entre-temps, de nombreuses constructions ont été érigées à proximité de cette ligne et un tronçon de la ligne sert de piste cyclable. Nous pouvons donc nous attendre à une importante résistance de la part des riverains. Ces problèmes ne se posent pas pour la ligne Termonde-Puurs. Ce

tronçon pourrait donc être réouvert, comme je l'ai déjà expliqué.

04.03 Magda De Meyer (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik meen dat het antwoord van de minister duidelijk is. Het stukje lijn tussen Dendermonde en Puurs biedt duidelijk mogelijkheden maar het is aan de NMBS om in samenwerking met het gewest die kans te grijpen.

04.03 Magda De Meyer (SP.A): La réponse est claire: des opportunités se présentent en effet pour la ligne Alost-Termonde-Puurs mais la SNCB doit les saisir réellement, et ce, en collaboration avec les Régions.

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

05 Question de Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité des accompagnateurs de trains" (n° 6214)

05 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 6214)

05.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai posé cette question il y a quinze jours et celle-ci est toujours d'actualité. La SNCB est, de jour en jour, confrontée à de graves problèmes de sécurité qui recouvrent différents champs – réseau, train, voyageurs et personnel. J'évoquerai la problématique de la sécurité des accompagnateurs de train, lesquels sont de plus en plus fréquemment victimes d'agressions sur certaines lignes. Ce problème est préoccupant. J'ai lu la réponse que vous aviez donnée à Olivier Chastel qui vous avait interrogé oralement en séance plénière sur la question.

05.01 Karine Lalieux (PS): Ik wil het hebben over de veiligheid van de treinbegeleiders van de NMBS. Ik zou graag weten welke maatregelen terzake de NMBS de jongste twee jaar heeft aangekondigd, welke van die maatregelen effectief werden genomen, welke nog moeten worden uitgevoerd en hoeveel dat alles aan het bedrijf kost.

Dans la réponse, vous mentionniez le fait que les accompagnateurs de train disposent de GSM et cela depuis quelques années. Vous citez d'autres mesures afin de renforcer la sécurité à la SNCB, mesures qui ne sont pas toutes suivies puisque la SNCB s'occupe de beaucoup d'autres choses, de ses opérations prioritaires, de son métier de base dont la sécurité fait partie. Je suis d'accord que la sécurité fasse partie de son métier de base.

Aangezien het een acuut probleem betreft dat dringend moet worden aangepakt, denk ik dat men een sterk politiek signaal moet afgeven, dat zou kunnen uitmonden in een verzoek om meer werkmiddelen.

Quelles sont, ces dernières années, les mesures préconisées par la SNCB pour assurer la sécurité des accompagnateurs? Quelles sont celles qui se sont concrétisées? Quelles sont celles qui doivent encore être mises en œuvre? Quelles sont les raisons du retard dans cette mise en œuvre? Quel est le coût de ces missions de sécurité pour la SNCB car il ne faut pas oublier qu'il reste encore le problème du financement et du sous-financement des missions de service public? Si la sécurité est considérée comme le métier de base de la SNCB, cela peut engendrer des coûts énormes et sans doute faudrait-il envisager des crédits complémentaires ou supplémentaires pour cette mission de sécurité uniquement.

05.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je passerai en revue l'ensemble des mesures déjà réalisées par la SNCB et celles qui sont encore à réaliser et que je n'ai fait que citer très brièvement à l'occasion de la question orale de M. Chastel. Je profite de l'occasion pour répéter ce que vous avez dit vous-même en reprenant mes propos, à savoir que la sécurité est un enjeu essentiel, tant pour le personnel que pour les voyageurs. Cette partie

05.02 Minister Isabelle Durant: De jongste jaren werden tal van maatregelen genomen. Er werd werk gemaakt van verscheidene preventieve maatregelen, gaande van het organiseren van cursussen "hoe omgaan met

est un élément constitutif qui doit mériter toute notre attention car elle touche aux conditions de travail du personnel mais aussi à l'image du chemin de fer, à sa qualité et à la sécurité des voyageurs. C'est primordial.

Les mesures qui ont été concrétisées par rapport à la problématique des agressions, en dehors de l'augmentation des moyens de "base security" sur lesquels je reviendrai, sont les suivantes:

Chaque accompagnateur reçoit deux journées de formation afin de l'aider à réagir de manière plus adéquate face à un comportement agressif. Ces formations sont dispensées depuis juin 1999. Deux jours de cours sur la gestion des agressions sont aussi inclus dans la formation de base. A ce niveau-là, il y a une formation permanente et une formation initiale.

Deuxièmement, un groupe de travail paritaire dénommé "agressions" se réunit à intervalles réguliers pour discuter des mesures à prendre contre l'évolution des agressions. De nombreuses initiatives dans les domaines de la prévention et de l'aide à apporter en cas d'agression ont vu le jour grâce à ce groupe de travail depuis 1999.

Troisièmement, depuis 2000, le nécessaire a été fait afin que les accompagnateurs disposent à nouveau d'une partie du mandat judiciaire.

Plusieurs augmentations du cadre ont été réalisées en 1998, 1999, 2000 et 2001. Le nombre d'accompagnateurs principaux a augmenté et la brigade anti-fraude a été décentralisée afin d'améliorer l'encadrement et le soutien au personnel des trains.

Depuis le 10 juin 2001, la majeure partie des prestations anti-agressions a été remise dans les séries afin de garantir leur mise en place.

Les effectifs au niveau de l'accompagnement des trains ont augmenté de plus de 25% de début 1998 à début 2002 pour assurer une présence accrue dans les trains et augmenter les contrôles.

Autre élément: la brigade spéciale autour de Bruxelles. Les faits démontrent qu'une grande partie des agressions se situe plutôt aux alentours de Bruxelles et sont surtout le fait de resquilleurs. Une brigade spéciale de 41 agents a été constituée pour contrôler régulièrement, par groupes de 3 ou 4, les trains autour de Bruxelles. Cette opération a débuté voici quelques jours.

La mesure appelée "no ticket – no train" est une action menée en collaboration avec la centrale d'appels pour débarquer du train aussi vite que possible les voyageurs dépourvus de titre de transport, qui ne veulent pas payer et qui refusent de décliner leur identité.

Une liste des gares où une intervention garantie sera assurée a été dressée avec les services du département "réseau".

Un service "centrale – clientèle" a été créé, entre autres pour mieux suivre les irrégularités des voyageurs et récupérer les sommes dues. La récupération des recettes se fait selon plusieurs procédures.

agressie", tot het optrekken van het aantal treinbegeleiders, de oprichting van een centrale dienst cliënteel, enz. Tevens worden nog andere maatregelen voorbereid.

Wat de al gerealiseerde interventie maatregelen betreft, vermeld ik het feit dat alle treinbegeleiders met een GSM-toestel werden uitgerust. Tevens werden maatregelen getroffen ten aanzien van treinbegeleiders die effectief het slachtoffer van agressie werden. Daarbovenop werden in bepaalde probleemgebieden nog andere specifieke maatregelen genomen.

Het kostenplaatje moet op € 8 miljoen op jaarbasis worden geraamd voor de 110 beambten die ingezet zullen worden in de strijd tegen de toenemende agressie tegen treinbegeleiders.

De interne bewakingsdienst (B-Security) stelt ongeveer 280 beambten tewerk en is goed voor een jaarlijks budget van bijna € 12 miljoen.

Aangezien de veiligheid van de mensen een prioritaire taak is van de overheid, vraagt de NMBS een financiële bijdrage van de staat, en een positief antwoord in het derde beheerscontract.

Voorts vraagt de NMBS de eerste minister de samenwerking met de politiediensten te intensiveren. Ik steun dat verzoek.

Ik heb met de vertegenwoordigers van het personeel gesproken om na te gaan welke beleidsdomeinen niet door de huidige maatregelen geregeld worden. In het kader van het volgende beheerscontract zou over nieuwe aspecten onderhandeld kunnen worden.

J'en viens à la rationalisation et à l'adaptation des titres de transport de même nature. Par exemple, les "pass" où il faut indiquer la date d'utilisation reçoivent des conditions d'utilisation identiques et ceci pour plus de clarté, tant pour les utilisateurs que pour le personnel. Tous les "pass" répondent donc actuellement aux mêmes conditions.

L'adaptation de la réglementation sur le transport de chiens. Depuis février 2002, il semble que ce soit une demande des accompagnateurs eux-mêmes, même si les faits sont rares. Une réglementation sur le transport des chiens pourrait permettre d'éviter la présence de certains chiens dangereux. C'est un élément marginal mais il est cependant avancé par le personnel lui-même.

Ensuite, l'augmentation notable du montant des amendes pour les resquilleurs. Il est systématiquement dressé un procès judiciaire pour ceux qui ne règlent pas les montants dans les délais prévus. Je signale d'ailleurs que nous en avons parlé lors d'une question de notre collègue Lode Vanoost. Il avait mis en évidence les personnes qui empruntaient le train sans avoir eu le temps d'acheter leur ticket ou qui avaient oublié leur abonnement. Dans ces cas, on peut délivrer un document qui permet d'aller payer dans les meilleurs délais. La SNCB a mis en oeuvre ce système, ce qui permet de régler pacifiquement des cas simples, relevant plus de la distraction que de la mauvaise foi.

Par ailleurs, on met en oeuvre la communication interne et externe par voie de presse et d'affichage pour donner au client une meilleure vision du travail des accompagnateurs de trains et en vue d'aboutir à une meilleure compréhension mutuelle entre l'usager et l'accompagnateur.

En ce qui concerne les demandeurs d'asile, des contacts sont pris avec le ministère de l'Intérieur pour obtenir en leur faveur le règlement des titres de transport sous la forme d'un billet en débit, de manière à leur éviter un paiement.

Les cartes "courte distance" pour inciter les voyageurs montant dans une gare non desservie par du personnel à disposer d'un titre de transport seront proposées à un prix très attractif, là aussi pour éviter le resquillage sur les petites distances.

Le "tarif train" est prévu pour 2003. C'est tout le problème de la discussion entre le personnel d'accompagnement et le client qui est finalement découragé de reporter l'achat de son titre de transport dans le train. Leur permettre d'acheter leur titre de transport en dehors du train libérerait l'accompagnateur d'une charge supplémentaire. Ce n'est pas facile à mettre en place.

L'accès aux quais est également un moyen, via certaines mesures, pour faciliter des contrôles avant le départ des trains et ce afin d'éviter certaines agressions prévisibles.

La carte à puce débutera prochainement par une étude de faisabilité. Cela pourrait conduire à une diminution de la fraude et des agressions. Ce sont des perspectives à long terme.

Une série de mesures concernent les GSM.

Neuf cent cinquante GSM ont été achetés en 1998 et 1.763 en 2000, au fur et à mesure des recrutements et ce, pour faciliter les contacts entre l'accompagnateur et la centrale d'appel.

D'autre part, le transport gratuit des membres de la police fédérale en échange de leur assistance, a fait l'objet d'un accord; ceci garantit, lors de leur trajet, une présence qui peut être dissuasive.

Parmi les mesures prévues a posteriori, on compte le service "buddy" qui intervient pour l'accueil et l'encadrement des accompagnateurs après ce que l'on appelle "un incident critique". Des agents sont rappelés pour soutenir leur collègue victime d'une agression ou d'un incident, leur apportant ainsi un soutien psychologique. De même, les agents qui sont désignés pour cette action "buddy" reçoivent des cours PTSS, c'est-à-dire trois journées de formation pour apprendre à gérer les symptômes post-traumatiques. Enfin, des plans d'accueil après l'agression et une brochure à l'intention du personnel d'accompagnement synthétisant les conseils de prévention et les directives à suivre en cas d'agression sont disponibles.

Voilà donc un relevé de l'ensemble des mesures prises et à prendre. Cela étant dit, je conviens avec vous que la situation reste néanmoins difficile et problématique pour le personnel.

La question du financement se pose effectivement. A cet égard, dans le cadre du contrôle budgétaire que nous effectuerons prochainement, j'introduirai une demande ponctuelle et précise, en particulier pour ce qui est chiffrable et objectivable, à savoir les engagements supplémentaires dans le cadre du plan B-Security. Même s'il ne résout pas tout, ce plan constitue une charge supplémentaire à propos de laquelle je demanderai, lors du contrôle budgétaire, une prise en charge.

En outre, tout à l'heure, je rencontrerai les représentants du personnel pour identifier avec eux les points non couverts par toutes ces propositions. Ils sont de divers ordres et se situent notamment dans le cadre de la préparation du futur contrat de gestion. Il s'agit de déterminer si des éléments doivent être négociés.

Je fais remarquer ici que lorsque la nouvelle loi sera d'application, les organisations syndicales se retrouveront autour de la table puisque c'est le comité stratégique qui négocie. J'espère que cela constituera un rapport de forces favorable à la négociation pour permettre que des mesures identifiées comme nécessaires et qui devront être coulées dans le contrat de gestion, puissent être négociées et scellées en vue d'améliorer la situation. De même, je veux identifier avec le personnel les éventuels éléments budgétaires raisonnables. A ce propos, vous savez comme moi que le contrôle budgétaire n'est pas nécessairement une opération facile. Toutefois, il faut rencontrer certaines préoccupations si l'on veut conserver la qualité du travail de ce personnel, l'enthousiasme qu'il a pour son métier mais aussi les inquiétudes qu'il peut connaître à la faveur de problèmes de société mais qui touchent en particulier le personnel des transports en commun.

Monsieur le président, ne m'en veuillez pas d'être intervenue un peu longuement mais le sujet était important. Je communiquerai au secrétariat de la commission les documents dont je viens de parler.

05.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, j'espère que le gouvernement répondra positivement à votre demande sur des points ponctuels qui concernent la sécurité au niveau de la SNCB.

05.03 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat de regering de nieuwe verzoeken om verandering op het stuk van de veiligheid bij de NMBS zal inwilligen.

05.04 Le président: Madame Lalieux, vous êtes aujourd'hui championne de la concision!

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

06 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebrek aan ervaring van (jonge of nieuwe) treinbestuurders als oorzaak van treinongevallen" (nr. 6240)

06 Question de M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le manque d'expérience des jeunes ou nouveaux conducteurs de train comme cause d'accidents ferroviaires" (n° 6240)

06.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, volgens sommige media zou het gebrek aan ervaring van jonge treinbestuurders aan de basis liggen van het feit er zoveel door rood licht wordt gereden. Als ik de cijfers vergelijk, zouden dat er vorig jaar 53 zijn geweest tegenover 37 in 1999. Bovendien is het aantal keren dat het stoplicht door treinbestuurders wordt genegeerd, verdubbeld tegenover 1995. Die cijfers springen niet enkel in het oog, men kan ook stellen dat dit zeer dikwijls aan de basis ligt van bepaalde ongevallen.

06.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): J'apprends dans la presse que le manque d'expérience des nouveaux conducteurs est la première cause de l'augmentation du nombre de cas de non respect des feux rouges sur les lignes de la SNCB en 2000. Le nombre de fois qu'un signal stop a été ignoré, soit 53, a doublé par rapport à 1995.

Ik heb daarbij enkele punctuele vragen. De eerste vraag betreft de opleiding. Hoeveel uren praktische treinervaring moet een kandidaat-treinbestuurder hebben vooraleer hij een voertuig mag besturen?

Combien d'heures de formation pratique un candidat conducteur doit-il suivre avant de pouvoir conduire une locomotive?

Tweede vraag. Zijn er Europese normen voor de opleiding? Is dat vergelijkbaar met de opleiding in andere landen?

La formation de conducteur de train dans notre pays est-elle comparable à la formation dispensée dans d'autres pays?

Derde vraag. Dit gaat over de overtredingen, verscheidene tientallen. Door wie worden de overtredingen vastgesteld?

Qui constate les infractions et comment? Le stress est-il à l'origine des infractions?

Vierde vraag. Via de media vernam ik dat er nogal wat stresssituaties zouden zijn bij bepaalde bestuurders die aan de basis zouden liggen van die onachtzaamheden. Zijn die zaken reeds vastgesteld?

Quelles sont les conséquences en cas d'infraction pour la carrière du conducteur en question?

Laatste vraag. Hebben dergelijke zaken soms pijnlijke gevolgen voor de loopbaan van de treinbestuurders? Zijn daar al bepaalde conclusies uit getrokken? Kortom, kent u deze problematiek? Wat zijn de oorzaken en de gevolgen daarvan?

06.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega Van Eetvelt, uw eerste vraag betreft het aantal uren en dagen van het leerprogramma. Dit voorziet in minimaal 140 dagen praktijk vooraleer een treinbestuurder zelfstandig een trein mag besturen.

06.02 Isabelle Durant, ministre: La formation prévoit 140 jours de pratique avant que le conducteur puisse conduire seul.

Tweede vraag, de vergelijking met het buitenland. Een vergelijking met vreemde netten is moeilijk te realiseren: de reglementering verschilt totaal en er is ook niet het probleem van de tweetaligheid. Bij de Nederlandse Spoorwegen en de Deutsche Bahn is de organisatie

Il est difficile de comparer la situation en Belgique avec celles dans d'autres pays. La réglementation et l'organisation y

vrij verschillend. De organisatie van de SNCF is vergelijkbaar met deze van de NMBS, maar met minder dagen praktijk. Het is heel moeilijk een vergelijking te maken tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen.

Uw derde vraag handelt over de vaststellingen van de overtredingen. Ongeoorloofde seinoverschrijdingen worden vastgesteld door het seinpersoneel. Uitzonderlijk wordt de overtreding de visu vastgesteld door het stationspersoneel op het terrein. Dat is een mogelijkheid, maar in het algemeen worden seinoverschrijdingen door het seinpersoneel vastgesteld. Uit gevallen die door de preventieadviseurs van de NMBS in detail werden geanalyseerd, blijkt dat in sommige gevallen een stressfactor vermoedelijk een secundaire rol kan hebben gespeeld. Na de overtreding wordt de treinbestuurder onmiddellijk en preventief een rijverbod opgelegd en wordt hij aan een geneeskundig onderzoek onderworpen. Vooraleer hij terug in dienst wordt gesteld, dient hij een positief resultaat te halen in een proef die peilt naar zijn reglementaire kennis, zijn lijnkennis en zijn rijgedrag. De sancties worden bepaald volgens het algemeen reglement van het personeel en de sociale diensten, opgesteld in uitvoering van hoofdstuk 14 van het personeelsstatuut dat op zijn beurt zijn grondslag vindt in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de NMBS. Dit tuchtreglement werd opgesteld na overleg met de personeelsorganisaties. Na de laatste ongevallen heb ik om een externe audit gevraagd over de exploitatie van de spoorwegen.

Die audit moet geen onderzoek voeren naar de veiligheidsnormen en naar de maatregelen inzake veiligheid, maar er moet worden onderzocht op welke manier de normen en de maatregelen op het terrein worden toegepast. Het is belangrijk dat dit aspect via een externe audit wordt onderzocht.

Tenslotte, uw bezorgdheid over de stijging van het aantal seinoverschrijdingen wordt gedeeld door de raad van bestuur van de NMBS. Het is ook voor de raad van bestuur en voor de voorzitter van de raad van bestuur een aanleiding om een aanpak te vragen van de problematiek. Wat zijn de precieze problemen? Is er stress? Is er een probleem inzake vorming? De NMBS schenkt zelf al meer aandacht aan die punten. Men zoekt nu naar de elementen die kunnen verklaren waarom er een verhoging is van het aantal seinoverschrijdingen.

Kortom, de NMBS werkt eraan, en ik wil mijn steun geven via een externe audit inzake het toepassen van de maatregelen op het terrein. De technische elementen zijn voldoende gekend bij de NMBS, daar ligt het probleem niet. Men onderzoekt nu de problemen op het niveau van de treinbestuurders: ligt het bijvoorbeeld aan hun uurregeling? De NMBS en ikzelf zijn het ten volle eens dat de echte oorzaken zo vlug mogelijk geïdentificeerd moeten worden om het fenomeen te verklaren en natuurlijk om het aantal seinoverschrijdingen te verminderen.

06.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar vrij volledige antwoord op de vragen.

Mevrouw de minister, u onderschrijft blijkbaar dat het aantal seinoverschrijdingen een probleem vormt en u zegt dat het aantal

sont, en effet, très différentes et l'on n'y connaît pas de problème de bilinguisme.

Les infractions sont constatées par le personnel responsable de la signalisation et, exceptionnellement, par le personnel de gare.

Le facteur stress joue parfois un rôle secondaire. En cas d'infraction, le contrevenant se voit infliger, à titre préventif, une interdiction de conduire et il doit subir un examen médical.

Avant de pouvoir reprendre ses fonctions, il devra se soumettre à un examen qui portera, entre autres, sur son comportement.

Les sanctions prises figurent au chapitre 14 du règlement du personnel conformément à l'article 13 de la loi de 1926 portant création de la SNCB. Ce règlement disciplinaire a été élaboré après concertation avec les syndicats. L'audit que j'ai commandé après les récents accidents évalue en particulier la manière dont celles-ci doivent être appliquées sur le terrain.

Le dernier élément concerne l'augmentation du nombre d'infractions relatives au non-respect de la signalisation. Le conseil d'administration a connaissance de ce problème qu'il convient de prendre à bras le corps. Ce sujet doit être abordé avec les conducteurs. La SNCB s'en charge. Elle peut compter pour ce faire sur mon soutien.

06.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Je me réjouis de constater que la ministre est consciente du problème.

ongevallen u verontrust. Ik betreur wel dat de verantwoordelijken binnen de raad van bestuur van de NMBS die problematiek niet eerder onderzocht hebben. In 1999 waren er ook al 37 tekortkomingen, in die zin dat er 37 keer door rode lichten was gereden. 37 seinoverschrijdingen in 1999, dat is niet niks. Het onderzoek is nu gestart. Ik wil dus vragen dat het onderzoek naar de oorzaken van de stijging van het aantal tekortkomingen geen proces van lange duur wordt. Men moet op korte tijd proberen de oorzaken te vinden. Als stress zoals ik al aangaf in mijn vraag inderdaad een rol speelt, moet dat element volgens mij dringend nader worden bekeken.

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

L'auteur de la question étant absente, la question n° 6257 de Mme Pierrette Cahay-André a été considérée comme retirée.

07 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichte dodehoekspiegel voor vrachtwagens van de federale overheid" (nr. 6277)

07 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le rétroviseur anti-angle mort obligatoire pour les camions appartenant aux autorités fédérales" (n° 6277)

07.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over de dodehoekspiegel is de jongste tijd al heel wat te doen geweest. Het al of niet verplichten ervan is heel lang een punt van discussie geweest. Ik denk dat de regering de knoop nu heeft doorgehakt en sneller wil gaan dan Europa ons oplegt. Zij geeft op dat vlak dus het goede voorbeeld. Een aantal overheden hebben echter niet gewacht op de algemene verplichting van de dodehoekspiegel, of de dodehoekcamera, om zelf een aantal stappen te zetten. Zo heeft de Vlaamse overheid bijvoorbeeld gezegd dat aannemers die voor de Vlaamse overheid werken willen uitvoeren, het systeem al moeten hebben. Dat lijkt me positief. Enkele steden hebben het initiatief overgenomen en nu heeft ook de federale regering de intentie kenbaar gemaakt dat ze dat gaat doen.

Als ik me niet vergis, werd op 8 januari 2002 door de regering een omzendbrief goedgekeurd die over een bepaalde tijdsperiode verplicht de Dobli-spiegel of -camera in te voeren voor de voertuigen die ter beschikking staan van de federale diensten, met inbegrip van het leger.

Er is echter één categorie waarvan het voor mij niet duidelijk is of zij eronder valt. Mevrouw de minister, wij hebben vorige week een verrassende en belangrijke uitspraak van een rechter gehoord. Hij heeft een vrachtwagenchauffeur een vrij milde straf gegeven, maar vooral – terecht of onterecht – de overheid met de vinger gewezen. Hij zei dat de man mild wordt gestraft, omdat de overheid zelf in gebreke is gebleven. Daarom heeft mijn vraag misschien nog aan belang gewonnen.

Geldt uw omzendbrief ook voor de overheidsbedrijven zelf? Ik noem er twee bij naam: de NMBS en De Post. De NMBS omvat vandaag ook nog ABX, want het zijn geen gescheiden bedrijven. Ik weet niet of het goed is ABX nog op kosten te jagen na de berichten van de voorbije dagen. Maar goed, veiligheid kent geen prijs, zeker niet

Je regrette que le conseil d'administration n'ait pas accordé la priorité à ce dossier plus tôt. La situation était déjà alarmante en 1999.

J'espère que l'audit et les évaluations porteront rapidement leurs fruits sur le terrain.

07.01 Daan Schalck (SP.A): Plusieurs autorités fédérales belges anticipent l'introduction d'un rétroviseur anti-angle mort obligatoire. Tous les camions appartenant aux autorités fédérales seront bientôt équipés de rétroviseurs Dobli, conformément à une circulaire du 8 janvier 2002.

Cette circulaire s'applique-t-elle également aux entreprises publiques autonomes, telles la SNCB et la Poste, qui possèdent de nombreux camions? Dans la négative, pourquoi? La ministre envisage-t-elle d'inciter les organes de gestion concernés à prendre une décision en ce sens?

wanneer het om een beperkte investering gaat.

Ik kom tot mijn vragen. Is die omzendbrief ook van toepassing op de overheidsbedrijven? De Post en de NMBS zijn de meest markante voorbeelden, die ongetwijfeld het hoogste aantal vrachtwagens hebben – maar er zijn er nog. Zo neen, wat is reden?

Indien het wettelijk niet bij omzendbrief kan worden opgelegd, heeft de regering al andere stappen gezet om op zijn minst de raden van bestuur van de overheidsbedrijven aan te bevelen het goede voorbeeld te geven, niet te wachten op de algemene verplichting en het reeds nu, gefaseerd over een aantal maanden, in te voeren?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Schalck, helaas is de toepassing van de omzendbrief niet van kracht voor de autonome overheidsbedrijven. De omzendbrief met betrekking tot de verplichte installatie van zichtverbeterende systemen is bestemd voor de diensten van de Staat en voor de instellingen van openbaar nut, in de zin van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut die ervan afhangen. De autonome overheidsbedrijven vallen, helaas, niet onder deze wetgeving. De rondzendbrief is dus niet van toepassing.

Ik kom tot een tweede element. De wet van maart 1991 bepaalt de beheersautonomie van deze overheidsbedrijven, die ook van toepassing is op de uitrusting van de voertuigen. Dat betekent dat de beslissing om Dobli-spiegels op vrachtwagens te installeren moet worden genomen door de respectieve beheersorganen van de autonome overheidsbedrijven.

Rekening houdend met deze twee elementen, heeft de Ministerraad beslist dat met de federaties een conventie met betrekking tot de huidige vrachtwagens zal worden besproken. De discussie zal aanvangen met de verschillende transportfederaties. Ik wil dat onder meer De Post en de NMBS ook tot deze discussie kunnen toetreden. Deze overheidsbedrijven moeten dezelfde engagementen op zich nemen als deze waarmee de privé-bedrijven akkoord gaan. Wat de termijn betreft, is half 2003 volgens mij redelijk en mogelijk voor de sector, die daarvoor toch aandacht heeft. Op die manier kunnen ook de overheidsbedrijven bij de onderhandeling worden betrokken.

Er is nog een derde element. Ook in de raden van bestuur kan sterk worden gepleit voor een vrijwillige maar kordate aanpak van het Dobli-spiegelsysteem.

We hebben twee pistes om de vrachtwagens erbij te betrekken: via de Conventie met de Federaties voor de nieuwe vrachtwagens en via de raad van bestuur voor de vrachtwagens die momenteel onze wegen berijden. De nieuwe maatregel zal er ook de nieuwe soorten vrachtwagens bij betrekken. De Vlaamse regering en de federale overheid zullen dezelfde termijn respecteren voor de ontwikkeling van de nieuwe uitrusting.

07.03 **Daan Schalck** (SP.A): De overheidsbedrijven bevinden zich nog altijd in een aparte situatie. De bestuurders zijn aangeduid door de regering en moeten dit bedrijf besturen namens de aandeelhouder, zijnde de federale overheid. Ik hoop dat er vanuit de regering een signaal kan vertrekken om de bestuurders te vragen om dit te

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: La circulaire n'est pas applicable aux entreprises publiques autonomes. Elle est seulement applicable aux services de l'Etat et d'intérêt général tels qu'ils sont définis dans la loi de 1954.

Toutefois, la loi de 1991 prévoit que les organes de gestion des entreprises publiques autonomes sont compétents en la matière.

Au sein du gouvernement, il a été décidé d'entamer des discussions avec ces entreprises afin qu'elles souscrivent, elles aussi, des engagements concrets d'ici à 2003.

Deux pistes s'ouvrent donc à nous pour inciter aussi les entreprises publiques autonomes à adopter le rétroviseur anti-angle mort: leurs conseils d'administration respectifs et les conventions que nous devons conclure avec elles.

07.03 **Daan Schalck** (SP.A): Les dirigeants des entreprises publiques autonomes étant désignés par le gouvernement, ceux-ci devraient diriger leur

agenderen en om het als een aandachtspunt te beschouwen. Ik weet dat u dit niet kunt verplichten in het kader van de corporate government. Ik denk dat de overheidsbedrijven het – niet alleen voor hun eigen imago, maar ook voor de veiligheid – kunnen missen als kiespijn om in de komende maanden een aantal van die ongevallen tegen te komen, doordat ze botweg weigeren om niet zoals andere overheidsinstellingen pro-actief te werk te gaan. Ik dring erop aan om dit signaal vanuit de regering te sturen. Het is belangrijk dat ze zelf begrijpen dat het beter is om als overheidsbedrijf, nog meer dan de sector, hier pro-actief proberen op in te spelen en de onderhandelingen niet af te wachten.

Ik had nog een punctuele vraag. Is er al iets in het Staatsblad verschenen omtrent het akkoord van 8 januari 2001?

07.04 Minister **Isabelle Durant**: De vergadering van de CAIN staat volgende week op de agenda. Het is een proces met verplichte consultatie.

entreprise au nom de l'Etat qui en est, après tout, actionnaire. Le gouvernement devrait donc donner un signal. L'image de marque des entreprises publiques autonomes se trouverait ternie si celles-ci ne veillaient pas à travailler de manière proactive.

L'accord du 8 janvier dernier a-t-il déjà été publié dans le *Moniteur belge*?

07.04 **Isabelle Durant**, ministre: La concertation obligatoire avec les représentants du secteur concerné est toujours en cours.

'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certaines lignes" (n° 6310)

08 Vraag van de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van bepaalde treinverbindingen" (nr. 6310)

08.01 **Jean Depreter** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, en janvier dernier, mon collègue, M. Schalck, vous a interrogée à propos de la décision intervenue en conseil d'administration de la SNCB et concernant la suppression de certains trains. Vous lui avez répondu qu'un groupe de travail étudiait le dossier et que vous alliez nous communiquer le rapport final rédigé par cette instance.

Dans votre réponse, vous signaliez le fait qu'il s'agissait surtout de supprimer des trains à certains moments, sur des lignes très peu fréquentées, dans le but d'étoffer par ailleurs des lignes transportant de nombreux voyageurs qui ne disposent pas de places assises aux heures de pointe.

A l'époque, vous mettiez en exergue le fait qu'il s'agissait avant tout d'une hypothèse de travail. Un mois plus tard, je vous interroge à nouveau à ce sujet. Je suppose que le groupe de travail a donné suite au dossier et que le conseil d'administration de la SNCB affine ses orientations à propos de ces suppressions éventuelles.

En relisant votre réponse du 9 janvier dernier, j'ai relevé quelques précisions utiles. Il s'agit d'un plan conçu dans le cadre du deuxième avenant au contrat de gestion. Les décisions prises concernent les améliorations; aucune décision n'est prise à propos des restrictions. Cependant, la perspective est claire: on parle d'un renforcement du service, mais en même temps il s'agit d'une diminution du nombre de trains, représentant à peu près 0,6% de l'offre. Cela peut être ressenti comme un paradoxe.

08.01 **Jean Depreter** (PS): U moest ons het eindverslag bezorgen van de werkgroep aangaande de beslissing van de raad van bestuur van de NMBS om bepaalde treinen af te schaffen. Ik kaart het nieuws hier aan met een verwijzing naar uw antwoord van 9 januari waarin u zegt dat het de bedoeling is de dienst te versterken, maar tegelijkertijd het totale aanbod treinen te verminderen met 0,6 procent.

Bovendien is er een artikel verschenen in *La Dernière Heure* van 20 december 2001 met de voorgestelde lijst van af te schaffen treinen.

In de lijst van 43 voorgestelde treinen voor heel België, rijden er 22 in Henegouwen en 13 in het Centrum waar de trein een belangrijke sociale functie vervult. Vindt u dit voorstel voor Henegouwen en het Centrum niet sterk overdreven?

Madame la ministre, je vous ai communiqué un article paru dans "La Dernière Heure" en date du 20 décembre 2001. Il contient la liste des trains proposés à la suppression. Renseignements pris très récemment, cette liste serait toujours d'actualité. Parmi les 43 trains proposés à la suppression au niveau national, 22 circulent dans le Hainaut. Parmi ceux-ci, 13 roulent ou passent dans la région du Centre. Il s'agit d'une ancienne région charbonnière dont je proviens. Elle ne se relève pas facilement. Proportionnellement, les navetteurs sont nombreux mais cela ne veut pas dire que les trains sont remplis dès 5 heures du matin. Cependant, il existe une nécessité vitale sur le plan social et il faut nécessairement en tenir compte. Pour certains, le train est un moyen de transport indispensable puisque c'est le seul moyen qui leur permette d'aller travailler.

Dès lors, je souhaiterais vous poser quatre questions, madame la ministre.

1. Ne trouvez-vous pas que cette proportion est excessive pour le Hainaut et la région du Centre?
2. Pourriez-vous évoquer la pertinence de l'un ou l'autre critère complémentaire permettant de nuancer les données brutes concernant le nombre de voyageurs?
3. La Louvière est l'un des six chefs-lieux de zone de la SNCB sur le sillon wallon. Ce point de ralliement ne doit-il pas être conforté, notamment pour les navetteurs qui prennent le train tôt le matin ou tard le soir?
4. La SNCB doit-elle prendre en compte une conception du service public qui consiste en une obligation de transporter les navetteurs qui travaillent selon un système de pause, c'est-à-dire tôt le matin ou tard le soir, et ce au départ d'un minimum de gares dans chaque région, quel que soit le volume de la demande? Le service public ne doit-il pas être assuré?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je souhaiterais revenir, monsieur Depreter, sur les propos contenus dans cet article de presse et sur ma réaction à ce sujet. Il n'a pas été question de supprimer des lignes, mais d'envisager la possibilité que des trains peu fréquentés soient remplacés au profit des trains circulant sur des lignes où il manque des places assises pour les usagers.

La décision n'est pas facile à prendre. C'est pourquoi un groupe de travail a été mis en place pour essayer de dresser des hypothèses.

Je vous rejoins évidemment entièrement sur le rôle social du train et a fortiori dans une région où le train constitue non seulement un moyen écologique de déplacement mais est parfois aussi le seul moyen de transport en vue de l'exercice d'une activité professionnelle ou autre, par exemple.

Nous en sommes toujours au stade d'une hypothèse de travail puisque le plan de transport devra être élaboré en marge du contrat de gestion, lequel attend lui-même l'approbation de l'accord de coopération par le Parlement flamand. Vous connaissez dans ce domaine le jeu des poupées russes!

Kunt u nog andere afdoende criteria aanhalen dan het aantal reizigers? La Louvière is één van de zes grootste stations van de NMBS in Wallonië. Moet dit verbindingstation niet worden versterkt?

Moet de NMBS het begrip openbare dienst herdefiniëren zodat rekening wordt gehouden met de verplichting pendelaars te vervoeren die niet steeds *from nine to five* werken?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Ik herhaal dat het niet de bedoeling is lijnen af te schaffen, maar de mogelijkheid te overwegen om het aantal minder drukke treinen te verminderen ten voordele van de lijnen met veel reizigers.

Ik ga akkoord met de sociale rol van de trein, vooral in de minder begunstigde regio's. Het transportplan zit vast zolang het nieuwe samenwerkingsakkoord niet is aangenomen.

In Henegouwen zouden treinen worden afgeschaft volgens het objectieve criterium van de lage bezettingsgraad.

In het Centrum daarentegen zijn er meer treinen gekomen vooral door

Soyez rassuré sur le fait que le Hainaut n'est pas délaissé. Les trains qui seraient supprimés l'ont été sur des bases objectives; l'étude a été faite par degré d'occupation des trains et non selon un quota par province.

En ce qui concerne la région du Centre, elle a bénéficié, en mai 98, de nombreux trains de pointe supplémentaires assurés essentiellement par des prolongements de certains parcours cadencés. Ces prolongements n'ont cependant pas toujours attiré la clientèle escomptée et circulent souvent avec des taux d'occupation assez faibles.

Parmi les mesures positives, je vous confirme que le Hainaut bénéficiera d'une amélioration en profondeur de la ligne 132 Charleroi-Couvin; on travaille actuellement au peaufinage du projet puisqu'il existait une quasi-unanimité entre la SNCB et le Comité consultatif des usagers.

Les gares de La Louvière-Centre et de La Louvière-Sud sont aujourd'hui, dans l'ensemble, plutôt bien desservies. Le nombre de trains qui desservent la gare de La Louvière-Centre est actuellement de 130 trains par jour en semaine et de 49 trains par jour le week-end. En ce qui concerne la gare de La Louvière-Sud, l'offre est de 199 trains par jour en semaine et de 120 trains par jour le week-end. Après la suppression éventuelle de quelques trains en juin 2002, l'amplitude de desserte de La Louvière-Centre et de La Louvière-Sud ne sera pas modifiée et restera dès lors étendue avec des trains circulant à partir d'environ 5 heures jusqu'à environ 23 heures.

La question des navetteurs et de ceux qui travaillent tôt le matin ou tard le soir est importante. En effet, il existe un potentiel à ce niveau vu la flexibilité dans le travail. La SNCB étant autonome, mes moyens d'action sont limités, le contrat de gestion étant l'instrument que l'on peut utiliser. Or, dans le contrat de gestion actuel, il n'existe aucune possibilité de contraindre, par exemple, à une desserte tardive ou très tôt le matin. C'est pourquoi, comme je l'ai dit précédemment, dans le cadre du futur contrat de gestion, des normes plus précises seront négociées pour garantir l'accessibilité à des jours et à des plages horaires étendues à divers points d'arrêt reliés au réseau ferroviaire. A ce propos, mon objectif est, par exemple, que toutes les villes devront pouvoir être atteintes avant 6 heures du matin et pouvoir être quittées après 23 heures pour élargir la fourchette de déplacement.

Enfin, en ce qui concerne les critères utilisés, ces derniers figurent dans le rapport. Les suppressions proposées sous forme d'hypothèse sont basées en substance sur:

- le nombre de voyageurs avec un seuil dépendant du type de trains (c'est moins sévère, par exemple, pour les trains "tôt" ou "tard" où une occupation maximale inférieure à 10 voyageurs a été retenue);
- l'existence d'alternatives valables pour les voyageurs concernés;
- le fait que la suppression génère ou ne génère pas une véritable économie d'exploitation.

Ce n'est qu'à ces trois conditions-là que l'on pourrait transformer une hypothèse en décision.

verlenging van lijnen die jammer genoeg weinig worden gebruikt.

Wat de maatregelen aangaande de provincie Henegouwen betreft, zijn grondige verbeteringen aan spoorlijn 132 gepland. In de twee stations van La Louvière is het treinaanbod behoorlijk.

Na de beperkingen zal het aantal treinen in La Louvière niet gewijzigd worden.

Er zal aan het probleem een bespreking worden gewijd wanneer het nieuwe contract wordt opgesteld.

Tot de criteria behoren: het aantal reizigers, minimum 10, het type treinen dat wordt ingezet en een alternatieve mogelijkheid inzake openbaar vervoer.

08.03 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, la réponse très

08.03 Jean Depreter (PS): Uit de

détaillée que vient de donner Mme la ministre indique que les critères utilisés sont nuancés. On dépasse effectivement le critère très simple du nombre de voyageurs; de plus, il ne s'agit pas de suppression de lignes mais uniquement de suppression de trains. Toutefois, il ressort du tableau qui a été publié qu'une proportion importante concerne la région que j'ai citée.

Madame la ministre, étant donné que les décisions ne sont pas encore prises, je vous demande d'être vigilante. Les régions du Centre et du Hainaut ont vraiment besoin du train comme moyen de transport. Le problème mérite d'être suivi car il s'agit de la notion même de service public. On ne peut retenir le critère du nombre restreint de voyageurs.

Si l'on met en œuvre tous les éléments complémentaires dont vous avez parlé – et je vous fais confiance à ce propos –, le projet peut devenir acceptable, bien que les personnes dont les trains seront éventuellement supprimés devront partir à la recherche d'une autre solution.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorbereiding en de zitting van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid - criteria voor deelname" (nr. 6329)**

09 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la préparation et la session des Etats généraux de la sécurité routière - critères de participation" (n° 6329)**

09.01 **De voorzitter:** Mijnheer Ansoms, hoewel de minister daarnet in dat verband reeds enige informatie verstrekke naar aanleiding van andere vragen, neem ik aan dat zij uw vraag wel zal beantwoorden.

09.02 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het gevaar bestaat dus dat ik in herhaling zal vallen, waarvoor mijn excuses.

Het is evenwel mijn bedoeling nog een paar concrete vragen te stellen over de bijeenkomst van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid, op 25 februari aanstaande.

Ik was hoe dan ook altijd een voorstander van een staten-generaal, maar dat moest reeds in 1999 zijn gebeurd. Hiertoe had u moeten overgaan bij uw aantreden, in november 1999, mevrouw de minister. Vanaf 2000 kon dan worden aangevat met de uitvoering van de aldaar gemaakte afspraken. Nu doet u precies het omgekeerde, mevrouw de minister, door een Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid te houden nadat u al twee en een half jaar het ambt van minister waarneemt. Bovendien zal de Ministerraad het plan inzake Verkeersveiligheid volgende vrijdag wellicht goedkeuren. Over een goede timing gesproken!

Eerst verliest men tweeënhalf jaar, maar zodra de Ministerraad beslist het plan inzake Verkeersveiligheid goed te keuren vindt de Staten-generaal plaats. Volgens mij is dat een eigenaardige manier van werken, maar misschien zult u dat straks kunnen tegenspreken, mevrouw de minister.

geplubiceerde tabel blijkt dat er in Henegouwen een groot aantal treinen zal worden afgeschaft.

Omdat de beslissingen nog niet werden genomen, moet u toch voorzichtig zijn, want de mensen van die regio hebben de trein nodig om naar hun werk te gaan! Het gaat hier dus wel degelijk om het verdedigen van de openbare dienst!

09.02 **Jos Ansoms** (CD&V): Le 25 février prochain, se tiendra une réunion publique des Etats généraux de la sécurité routière. J'aurais préféré qu'elle se déroule dès 1999, après l'arrivée au pouvoir du gouvernement. Par ailleurs, le plan présenté par la ministre sera peut-être approuvé ce vendredi par le Conseil des ministres.

Quels critères a-t-on utilisés pour décider de la participation ou non à la préparation des Etats généraux? Comment la réunion publique se déroulera-t-elle? Quel est l'objectif poursuivi par les Etats généraux? Sur la base de quels critères peut-on être invité à y assister? Le plan présenté par le gouvernement peut-il encore être amélioré?

Mevrouw de minister, zie hier mijn concrete vragen.

Welke criteria hanteert u om bepaalde instanties of bewegingen al dan niet toe te laten tot de Staten-generaal? Van de voetgangersbeweging bijvoorbeeld vernam ik dat zij geen toegang krijgen, althans niet tot de voorbereidingswerken. Hetzelfde geldt voor de Belgische Federatie van Autorijscholen. Quid met de politieke fracties, waarvan er sommige zeer actief waren en nog steeds zijn omtrent dit thema? Ware het niet aangewezen hen te laten deelnemen aan de voorbereidende werkzaamheden, evenals aan de Staten-Generaal?

Hoe zal de publieke zitting verlopen en wat is de finaliteit van de Staten-generaal, vooral gezien in het licht van de komende beslissing van de Ministerraad? Wat zal de inbreng nog kunnen zijn? Zal de beslissing van de Ministerraad nog kunnen worden gewijzigd of bijgestuurd? Hierop heb ik totaal geen zicht, vandaar mijn vragen om uitleg.

09.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Ansoms, eerst zal ik de laatste vraag beantwoorden, met betrekking tot de finaliteit van de Staten-generaal ten opzichte van de beslissing op federaal niveau.

De Staten-generaal is het gevolg van een initiatief dat acht maanden geleden werd genomen. Het gaat niet alleen om een vergadering die zal plaatsvinden op 25 februari, zonder dat hiervan nadien nog iets terechtkomt. Het is een proces dat acht maanden geleden op gang kwam en waaraan alle betrokken partijen deelnemen. In dat verband denk ik aan vertegenwoordigers van het gewestelijk en het federaal niveau, van politieverenigingen, van voetgangersverenigingen en andere.

Al maanden bereiden alle betrokken partijen een vijftigtal aanbevelingen voor in het kader van de openbare dag op 25 februari, alwaar de verschillende regeringen hun standpunt zullen uiteenzetten en een engagement zullen aangaan op het vlak van de bevoegdheden.

Op federaal niveau werden alle initiatieven reeds op een rijtje gezet, die binnen de bevoegdheid zullen worden genomen, zoals het herindelen van de overtredingen, controle, enzovoort.

Ik verwijs naar alle elementen die tot de bevoegdheid van het federaal niveau behoren. De gewesten, die over een tekst beschikken die de regeringen moeten goedkeuren, zullen ook moeten aangeven wanneer zij gereed zijn om de vijftigtal aanbevelingen in 2003, 2004 en latere jaren uit te werken. Dat geldt voor de elementen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

Het is dus geen contradictie dat het federaal niveau nu beslist een aantal maatregelen te nemen in het kader van de federale bevoegdheden van Justitie, Binnenlandse Zaken, Veiligheid en Economische Zaken. Ik denk, bijvoorbeeld, aan de homologatie van de camera's. Dat is niet in tegenstelling tot de initiatieven van de Staten-generaal, die de globale acties van de verschillende niveaus op tafel moeten leggen om jaar per jaar een echt plan uit te werken

09.03 **Isabelle Durant**, ministre: L'idée d'organiser des Etats généraux n'est pas nouvelle. Elle est née il y a huit mois et l'on y travaille depuis des mois. Les travaux préparatoires ont débouché sur une cinquantaine de recommandations. Les différents gouvernements prendront un certain nombre d'engagements lors de ces Etats généraux. Ces engagements offriront une réponse aux cinquante recommandations.

Le plan sur lequel les Etats généraux déboucheront sera étalé dans le temps, le but étant de fixer, pour chaque objectif, des délais précis.

En ce qui concerne les critères pris en considération pour autoriser certains mouvements à participer à la réunion des Etats généraux de la sécurité routière du 25 février, je peux confirmer que leur liste s'est entre-temps étendue et que d'autres associations ont été invitées. Le groupement des marcheurs a été invité mais il n'a pas désigné de représentant à la prochaine séance, contrairement au groupement des cyclistes. L'IBSR a reçu de nombreuses demandes de participation mais, 30 membres ayant déjà été désignés, certaines

om de situatie te verbeteren en de doelstelling van 33% minder slachtoffers in 2006 – in het kader van de Europese doelstelling die de Europese Commissie heeft gevraagd – te realiseren. Dat kan ik u zeggen over de vergelijking tussen de initiatieven van de regering en de Staten-generaal, die niet alleen een academische denktank is.

Uw tweede vraag gaat over de samenstelling van het begeleidingscomité. Deze samenstelling is gebaseerd op de samenstelling van de raad van bestuur van het BIVV, maar zij werd uitgebreid om andere verenigingen die met verkeersveiligheid te maken hebben, te integreren. Ik heb de lijst aan het secretariaat van de Commissie overhandigd, zodat u daarvan kennis kunt nemen.

De vertegenwoordigers van de voetgangersverenigingen werden uitgenodigd deel uit te maken van het begeleidingscomité, maar wij hebben hen verzocht om één enkele vertegenwoordiger aan te duiden om aan de vergaderingen deel te nemen. Dat is niet gebeurd. Tot nu toe hebben zij geen onderling akkoord bereikt. Een soortgelijke procedure werd toegepast voor de fietsersverenigingen, die deze zonder probleem hebben doorlopen. De vertegenwoordiger van de Fietsersbond neemt deel aan de vergaderingen, maar de GRAC ontvangt ook de werkdocumenten ter informatie. Die consensus is overeengekomen om alle verenigingen bij de werkzaamheden te betrekken.

Het BIVV verheugt zich over de vele aanvragen die zij heeft ontvangen van andere personen die aan de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid wensen deel te nemen. Het begeleidingscomité bevat reeds dertig leden. U zult dat kunnen lezen. Het leek daarom weinig raadzaam dit aantal nog te verhogen als men dynamisch wil blijven werken. Met vijftig of meer personen wordt dat moeilijker.

Talrijke aanvragen waren volkomen gegrond. Daarom richt het BIVV verschillende werkgroepen op waarvoor deze personen worden uitgenodigd. Dit is, bijvoorbeeld, het geval voor de federaties van rijscholen, die alleen bij sommige werkgroepen zijn betrokken.

De openbare vergadering van de Staten-generaal zal op 25 februari plaatsvinden in het auditorium 2000 van het tentoonstellingspark van Brussel. De eerste minister en de voorzitters van Kamer en Senaat zullen de vergadering introduceren. Alle betrokken ministers zullen aanwezig zijn. Daarbij denk ik aan de drie gewestministers en de federale ministers van Justitie, Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Economische Zaken en Grote Steden.

De leden van deze Kamercommissie en de leden van de werkgroep Mobiliteit van de Senaat krijgen een van deze dagen een uitnodiging om aan deze openbare vergadering deel te nemen.

Op 11 maart 2002 zal een tweede vergadering plaatsvinden waarop de organisaties en instellingen die niet deelnamen aan de werkzaamheden van het begeleidingscomité, hun opmerkingen en suggesties kunnen formuleren. Ik denk aan de gemeenten, de wegbeheerders, enzovoort. Op die manier kunnen alle betrokkenen inspraak krijgen.

L'idée est que les gens puissent faire des remarques et comprennent la démarche. Le 11 mars 2002 est donc plutôt une phase

ont dû être rejetées. C'est pourquoi des groupes de travail seront organisés.

La séance publique se tiendra le 25 février avec la participation de tous les ministres compétents. Le 11 mars se tiendra ensuite une deuxième séance au cours de laquelle les groupes de travail qui n'auront pas véritablement participé à la première réunion des Etats généraux pourront faire part de leurs observations et commentaires.

d'appropriation. La séance du 25 correspondra davantage à un engagement politique des différents niveaux de pouvoir, sur la base des recommandations faites par le comité d'accompagnement des états généraux. Celles-ci touchent à des questions sur lesquelles l'Etat fédéral a déjà travaillé. Elles concernent la catégorisation des infractions, les excès de vitesse, une modification de la gamme des peines, les contrôles et une série d'autres éléments sur lesquels le gouvernement se penche actuellement.

J'espère qu'une décision plus complète sera prise et que des textes seront approuvés ce vendredi en Conseil des ministres. Toutes les décisions ne seront pas prises mais un bon nombre de mesures seront adoptées. Elles seront soumises à votre commission dans le cadre de la loi sur la sécurité routière et les infractions. J'espère que cela se fera dans les plus brefs délais parce qu'il s'agit d'éléments importants.

09.04 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister dat we uitgenodigd worden voor die hoogmis. We zullen proberen aanwezig te zijn. Ik blijf erbij dat het ruikt naar show, zeker omdat het forum op 25 februari plaatsvindt terwijl de echte politieke beslissingen volgende vrijdag genomen worden. Het zou kunnen dat een aantal deelnemers aan het forum niet akkoord gaat met de beslissingen die vrijdag zullen worden genomen omdat ze onvoldoende verregaand zijn. Bent u bereid de consequenties van een dergelijke staten-generaal te aanvaarden? Bent u bereid bijsturingen aan te brengen als mocht blijken dat de Fietzersbond of een andere belangrijke beweging niet of niet volledig akkoord gaan met de beslissingen van de Ministerraad? Zoniet, heeft een dergelijke staten-generaal weinig zin. Ik herhaal mijn vraag. Bent u bereid bijsturingen aan te brengen als de Staten-generaal niet akkoord gaat met de beslissingen die de Ministerraad vrijdag zal nemen?

09.05 Minister Isabelle Durant: Mijnheer Ansoms, ik kan u garanderen dat de voorstellen waarover de Ministerraad vrijdag een beslissing zal nemen volkomen in de lijn liggen van de aanbevelingen van het begeleidingscomité. Het is evident dat onze beslissingen in de lijn van de aanbevelingen liggen. We anticiperen daarop. De federale overheid moet haar verantwoordelijkheid opnemen. U hebt gelijk ons aan te porren. We werken hard. In de Staten-generaal kunnen punten waarover op andere niveaus beslissingen moeten vallen aangekaart en opgevolgd worden.

09.04 Jos Ansoms (CD&V): J'ai le sentiment que les États généraux seront surtout un show, d'autant plus que la décision politique tombera dès ce vendredi. Qu'advient-il si certains participants ne se rallient pas à cette décision? La ministre reverra-t-elle sa copie?

09.05 Isabelle Durant, ministre: Les décisions du conseil des ministres suivent les recommandations du comité d'accompagnement. Les autres niveaux, comme les Régions, peuvent profiter des États généraux pour exprimer leur point de vue et prendre certains engagements pour l'avenir.

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

10 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aangekondigde 3+rijstroken" (nr. 6284)

10 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les motocyclettes et l'annonce de la création de bandes de circulation 3+" (n° 6284)

10.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Ansoms dat ik eventjes tussendoor mijn vraag mag stellen, alhoewel ik zeker niet durf beweren dat mijn vraag een groter maatschappelijk belang heeft dan de zijne. Hij heeft vragen gesteld die een groot economisch belang hebben.

10.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Selon un communiqué de presse de Mme Durant, un arrêté royal serait en préparation, qui viserait à réserver une bande de circulation ou le site propre des

Mevrouw de minister, mijn vraag handelt over de 3+rijstroken, een nieuw verkeersbord dat u binnenkort wil invoeren om het carpoolen te stimuleren. De 3+rijstrook is een rijstrook die voorbehouden is voor voertuigen met 3 personen of meer. In een interview van januari 2002 stelt u dat deze stroken niet toegankelijk zullen zijn voor motorfietsen. Dit verbaast me omdat u in het verleden reeds gesteld hebt dat motorfietsen een belangrijke bijdrage kunnen leveren in de oplossing van het mobiliteitsprobleem omdat ze minder milieubelastend zijn en minder parkeerproblemen veroorzaken dan auto's.

Naar verluidt zou het ontwerp van koninklijk besluit terzake bepalen dat motorfietsen geen gebruik mogen maken van deze rijstroken. Dat lijkt me tegenstrijdig. Enerzijds stelt u dat motorfietsen een belangrijke bijdrage kunnen leveren in de oplossing van het mobiliteitsprobleem. Anderzijds stelt u dat motorfietsen geen gebruik mogen maken van de 3+rijstrook, een middel om mobiliteitsvriendelijke gebruikers van de snelweg te stimuleren.

transports en commun aux véhicules particuliers transportant au moins trois personnes. Les gestionnaires pourraient apposer la mention "excepté 3+" sous le panneau C5. La disposition vise à favoriser le covoiturage. Le projet d'arrêté royal ne prévoirait toutefois pas l'autorisation pour les motocyclistes d'utiliser ces bandes. Dans une interview donnée à Moto 80, la ministre affirme que ces bandes ne seront pas accessibles aux motocyclistes dans un premier temps, mais peut-être ultérieurement. La ministre admet pourtant que les motocyclistes constituent une partie de la solution au problème de la mobilité puisqu'ils sont moins polluants et causent moins de problèmes de parking que les voitures. Il semble pour le moins contradictoire que bien que les motards soient considérés comme une partie de la solution, ils n'aient pas accès aux bandes de covoiturage. Pourquoi les motocyclistes ne peuvent-ils pas avoir accès aux bandes de circulation réservées au covoiturage? Pourquoi le pourraient-ils dans le futur mais pas maintenant?

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Van Campenhout, de ontwerptekst waarvan sprake ligt thans bij de gewesten in het licht van de procedure van de betrokkenheid. In het artikel in Motor 80 heb ik gezegd dat hierin niet specifiek was voorzien. Het is evident dat de bestuurders van gewone motorfietsen niet worden gevisieerd door verkeersbord C5. Zij hebben dus toegang. Er is hierover geen probleem en wij kunnen dat bevestigen. Het is evident dat als wij om redenen van mobiliteit het gebruik van de tweewieler en de motor willen ontwikkelen, wij geen maatregelen moeten nemen die bijvoorbeeld de toegang tot deze rijstroken verbieden.

10.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le texte du projet est soumis à l'avis des Régions. Les conducteurs de motos ont accès à la bande de circulation spéciale. Le panneau C5 ne les concerne pas. Nous entendons promouvoir l'usage des deux roues et nous ne voulons donc pas les empêcher d'emprunter cette bande de circulation. J'espère avoir ainsi rétabli un possible malentendu.

10.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik hoef dus niet te interpellieren. Ik zal het antwoord van de minister aan de betrokken partijen overmaken.

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

11 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het onderzoek bij het BIVV naar de rijopleiding" (nr. 6348)**

11 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports**

sur "l'enquête de l'IBSR relative à la formation à la conduite automobile" (n° 6348)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een korte vraag en de herhaling van een vraag die ik reeds stelde in juni 2000 over het onderzoek van het BIVV naar de rijopleiding. Destijds luidde het antwoord dat de studie nog niet helemaal klaar was, maar dat het eindrapport werd verwacht in september 2000. U zou dan onmiddellijk de nodige conclusies trekken om beleidsinitiatieven te nemen.

Mijn vraag was of het eindrapport ondertussen verschenen was en of wij dat mochten krijgen, maar ik zie het daar liggen. Waar komt de vertraging vandaan? Waarom zijn wij nu pas in het bezit van het rapport? Welke conclusies hebt u uit dit rapport getrokken en welke beleidsinitiatieven hebt u op basis van dat rapport reeds genomen?

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Le 28 juin 2000, une question a été posée à propos d'une enquête réalisée par l'Institut belge de la sécurité routière sur les formations à la conduite automobile. J'ai appris que cette étude révélerait que la filière libre serait surtout l'apanage des conducteurs issus de familles de la classe moyenne, plutôt que de familles disposant d'un faible revenu. Les résultats définitifs ont été tenus secrets et ne seraient apparus que dans le rapport final de septembre 2000. Nous ne savons toujours rien de ce rapport ni des recommandations politiques qu'il a engendrées. Depuis lors, un an et demi s'est déjà écoulé.

Ce rapport a-t-il entre-temps été publié et, dans l'affirmative, pourquoi les députés n'en ont-ils pas été informés? Quelle est la raison de ce retard? Ce rapport est-il public? Si le rapport n'est toujours pas finalisé, quelle est la date de publication prévue? Quelles initiatives politiques ont-elles été associées à ce rapport?

11.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Ansoms, de studie van het BIVV gaat over de vrije rijopleidingen en de opleidingen in rij scholen. Er werd ook een begeleidingscomité opgericht dat bestaat uit vertegenwoordigers van de GOCA en het ministerie van Infrastructuur. Deze studie, die midden 1997 door mijn voorganger werd gevraagd, bestond uit het schetsen van een uitgebreid statistisch profiel van de kandidaten voor het rijbewijs B: hun motivatie, hun keuze van opleidingsmodel, hun examenresultaten, hun leerpraktijken, ongevallen en boetes, hun ervaringen als nieuwe chauffeurs tot 2,5 jaar na het behalen van het rijbewijs. Het doel van de studie was de evaluatie van de hervorming van het rijbewijs en het voorstel van een reeks aanbevelingen.

De eerste twee delen van de studie werden ondergebracht in een document met de titel "Profiel van de kandidaat-chauffeurs in België volgens hun opleidingsmodel". Dit document werd voor commentaar aan het begeleidingscomité en aan de Federatie van Rij scholen gezonden. Het BIVV is onafhankelijk in haar wetenschappelijk werk. Het BIVV heeft mijn aandacht gevestigd op het probleem inzake de steekproeven. Het risico niet te beschikken over voldoende representatieve gegevens kon de resultaten van de enquête vervormen. Dat was één element.

De oorspronkelijk geplande studie voorzag ook in een derde deel

11.02 Isabelle Durant, ministre: L'étude menée par l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) concerne en effet l'ensemble du processus d'apprentissage de la conduite. L'étude a été commandée en 1997 et traite en détail les différents aspects de l'apprentissage de la conduite avant l'obtention du permis de conduire de catégorie B. Il s'agissait de formuler un certain nombre de recommandations permettant d'améliorer cet apprentissage.

Le premier volet de l'étude a trait au profil des candidats-conducteurs. L'IBSR s'est cependant focalisé sur le problème des échantillons qui sont fréquemment trop restreints, ce qui ne permet pas toujours d'aboutir à des conclusions fiables.

“Statistieken van ongevallen en boetes”, dat destijds niet werd uitgevoerd. Ik heb gevraagd om dit derde luik uit te voeren om een samenhangende en betrouwbare studie te kunnen voorstellen.

Op basis van de opmerkingen van het BIVV heb ik ook gevraagd dat de voorziene aanbevelingen op de drie delen zouden slaan. Bovendien heb ik veel post ontvangen van de betrokken actoren van de beide rijopleidingen, waaronder tal van burgers. Het leek mij noodzakelijk deze bijkomende informatie in overweging te nemen. Volgens het begeleidingscomité van het BIVV gaat het dus om een probleem met de steekproeven en statistieken van ongevallen en boetes.

Het BIVV heeft momenteel de drie delen van de studie afgerond, maar heeft mij erop gewezen dat de oorspronkelijke steekproef te klein is om er betekenisvolle conclusies uit af te leiden. Het eerste rapport is ter beschikking bij het secretariaat van de commissie Infrastructuur en kan heel wat elementen geven inzake de problematiek van de rijopleiding.

Inzake de vrije rijopleiding wil ik nogmaals bevestigen dat het niet mijn bedoeling noch die van mijn partners is om het principe ervan op losse schroeven te zetten. Ik werk integendeel aan het opstellen van een ontwerp van koninklijk besluit over de rijbischoling. In dit kader lijkt het mij om duidelijke redenen van verkeersveiligheid gepast om de aandacht van de begeleiders van de vrije rijopleidingen te vestigen op de uit dit project voortvloeiende mogelijkheden om hun kennis bij te spijkeren, uiteraard op vrijwillige basis.

Voorts vormen de jaarverslagen van het BIVV inzake de vrije rijopleiding een kostbare bron van informatie. De laatste verslagen brengen geen betekenisvolle verschillen aan het licht van de ongevallenstatistieken van jonge chauffeurs die voor een vrije rijopleiding hebben gekozen of voor een opleiding in een rijsschool. Nieuwe chauffeurs lopen daarentegen veel meer risico op ongevallen in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs.

Ik weet dat de heer Ansoms dit standpunt zal delen. Onder andere op dit niveau wil ik mijn prioriteiten stellen. U weet dat wij op het niveau van de regering aan een rijbewijs in stappen werken. Wij moeten deze stappen invullen in het kader van deze punten. Dit rapport is een van de elementen die kunnen helpen om betere beslissingen te nemen met het oog op de verkeersveiligheid, maar ook om de democratische toegankelijkheid van het rijbewijs te verbeteren.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil een slotopmerking maken.

Ik leid uit uw antwoord af dat u akkoord gaat met punt 14 van de agenda en dat u straks het wetsvoorstel tot de hervorming van de rijopleiding, stuk nr. 922/1 zult goedkeuren. U hebt ons voorstel immers juist verdedigd. Ik noteer dat. Dat zal straks de besprekingen vergemakkelijken, vermits de regering akkoord gaat met dit wetsvoorstel.

Het incident is gesloten.

Tous les acteurs impliqués dans l'apprentissage de la conduite ainsi que les citoyens eux-mêmes, m'ont fait part de nombreuses réactions. Il est évident que des doutes subsistent quant à la fiabilité des statistiques et des échantillons, notamment en ce qui concerne le nombre d'accidents. Le premier volet de cette étude est disponible.

L'objectif n'est pas de remettre en question la filière libre mais les guides doivent être informés de la possibilité qui leur est offerte de se recycler sur une base volontaire.

Les rapports annuels de l'IBSR contiennent de nombreuses informations. En ce qui concerne les accidents, il semble qu'il n'y ait pas de différences marquantes entre les conducteurs qui ont suivi une formation en filière libre et ceux qui sont passés par l'auto-école. Mais il s'avère que les conducteurs inexpérimentés provoquent davantage d'accidents.

Le gouvernement prépare actuellement un permis de conduire en plusieurs étapes. Quoiqu'il en soit, le rapport peut contribuer à rendre plus démocratique l'accès aux auto-écoles.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Vous souscrivez donc au point 14 du rapport et, en conséquence, vous allez réaliser les réformes nécessaires en matière d'apprentissage de la conduite automobile. Étant donné que le gouvernement ne manquera pas d'approuver ces réformes, j'espère que ce problème sera bientôt résolu.

L'incident est clos.

11.04 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, wat uw volgende vraag betreft, signaleert het kabinet van de vice-eerste minister – volgens mij niet ten onrechte – dat het verschil tussen uw vragen 9quinquies en 9sexies moeilijk is vast te stellen. Daarom stelt men u voor deze vragen samen te voegen. Uiteraard hebt u het recht uw twee vragen gescheiden te houden, maar ik heb de indruk dat het kabinet gelijk heeft. (*Instemming*)

11.04 Le président: Les questions n° 6349 et 6350 de M. Ansoms traitent au fond de la même matière. Aussi, elles seront traitées ensemble.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de patsituatie rond het NMBS-dossier" (nr. 6349)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebeurtenissen in het Vlaams parlement en binnen de Vlaamse regering met betrekking tot het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten in verband met de spoorinvesteringen 2002-2012" (nr. 6350)

12 Questions jointes de

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'impasse dans laquelle se trouve le dossier de la SNCB" (n° 6349)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation au Parlement flamand et au sein du gouvernement flamand en ce qui concerne l'accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions relatif aux investissements ferroviaires pour 2002-2012" (n° 6350)

12.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal met de tweede vraag beginnen omdat die bij de actualiteit aansluit.

In het Vlaams Parlement is de Vlaamse meerderheid, waarschijnlijk met medeweten van de federale meerderheid, koortsachtig op zoek naar een juridische uitweg op een punt dat wij in dit Parlement tot vervelens toe hebben aangekaart. Ik verwijs naar het duidelijke advies van de Raad van State ter gelegenheid van het investeringsplan, waarin vermeld stond dat inzake de spoorwegen de gewesten niet aan prefinanciering of cofinanciering kunnen doen in dringende projecten. Wij hebben dat herhaaldelijk gezegd. Wij hebben ook gezegd dat het Arbitragehof een dergelijke regeling onverbiddelijk zou vernietigen. Blijkbaar komt het verstand niet voor de jaren en hebben Agalev en SP.A pas nu in Vlaanderen vastgesteld dat het inderdaad zo is. Nu zoekt men een juridische constructie om die prefinanciering vanuit Vlaanderen mogelijk te maken.

In dit verband zou ik de volgende vragen willen stellen, alvorens over te gaan naar bijkomende vragen over de NMBS.

Gaat u akkoord met mijn zienswijze dat de gewesten niet aan prefinanciering kunnen doen of blijft u zeer koppig uw oorspronkelijk standpunt dat het wel kan trouw? Ik had daarover graag wat duidelijkheid gekregen nu ook de Vlaamse partijen uit de meerderheid heel wat twijfels uiten. Als dat zo is, houdt u dan vast aan het samenwerkingsakkoord? Als Vlaanderen onze zienswijze volgt en besluit dat deze regeling niet kan, dan vrees ik dat u het samenwerkingsakkoord zult moeten aanpassen. Bent u dan bereid om in de Kamer een nieuw ontwerp in te dienen dat wel tegemoetkomt aan het negatief advies van de Raad van State? Gaat u dat nieuw ontwerp aan de regionale parlementen voorleggen?

U herinnert zich allemaal dat vorige herfst hier heksentoeren dienden

12.01 Jos Ansoms (CD&V): Au Parlement flamand, un constitutionnaliste a confirmé que la Cour d'arbitrage jetterait à la corbeille l'ensemble du montage prévoyant un préfinancement et un cofinancement des projets ferroviaires urgents par les Régions si une partie intéressée portait son affaire devant un tribunal. La majorité du Parlement flamand est donc aux prises avec un énorme problème et elle s'efforce d'élaborer un montage juridique pour préserver la formule de préfinancement.

Quoi qu'il en soit, la majorité parlementaire en Région flamande a déjà "euthanasié" l'accord de coopération.

La ministre se rallie-t-elle à la thèse selon laquelle les Régions ne peuvent, aux termes de la Constitution, se charger de ce préfinancement? La ministre est-elle encore attachée à l'accord de coopération? Acceptera-t-elle qu'il subisse éventuellement certaines modifications? Dans l'affirmative, à quelles conditions? La ministre est-elle disposée à soumettre le

te worden uitgehaald, tot en met nachtelijke vergaderingen en opgesloten commissieleden, om toch maar tot een akkoord te komen, want dat was superdringend.

Er werden heroïsche debatten gevoerd over de herstructurering van de NMBS en het investeringsplan. Mensen kwamen terug uit hun vakantie, want alles moest dringend gebeuren. Alles werd geregeld, niet zo snel als men had gehoopt, maar toch vrij snel. De ontwerpen werden naar de Senaat verzonden en liggen daar nog. Ik weet niet wat er gaande is, maar in de Senaat wordt er niet verder gewerkt.

12.02 De voorzitter: In de Senaat doet men aan onthaasting.

12.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dit is dan eerder een extreme vorm van onthaasting, want men doet er helemaal niets meer, het werk blijft er gewoon liggen en de ontwerpen worden niet goedgekeurd. Wat zijn de gevolgen hiervan voor dat het bedrijf? Door het feit dat de Senaat het investeringsplan niet goedkeurt en daardoor ook de herstructurering van de NMBS niet wordt goedgekeurd, zit het bedrijf met een levensgroot probleem. Wat zijn de gevolgen daarvan voor het bedrijf en voor de treingebruiker? Wat zijn de gevolgen van die bewuste vertraging van het investeringsplan voor 2002? Wat zijn de gevolgen voor het functioneren van de NMBS zelf? De oude structuur bestaat niet meer. De vakbonden zijn vrijwillig weggebleven, omdat zij weg moeten. De nieuwe structuren en de nieuwe raad van bestuur zijn er niet. U gaat mij niet zeggen dat dit bevorderlijk is voor de goede werking van een dergelijke maatschappij!

En dan komt mijn slotvraag, mevrouw de minister. Hoe lang kunt u als bevoegde minister en uiteindelijke verantwoordelijke blijven leven met deze patsituatie? Dat kan toch niet onbeperkt blijven duren? Uw verantwoordelijkheid zal op een gegeven moment in het gedrang komen als er bepaalde zaken mislopen. Er zijn trouwens dingen aan het mislopen, zowel in het dagelijks bestuur van het bedrijf zelf als op het gebied van investeringen, waar belangrijke investeringen, die u nauw aan het hart liggen – ik denk aan goederenverkeer of nieuw rollend materiaal – door de patsituatie worden uitgesteld.

U zit erbij en u kijkt ernaar. Ik begrijp niet dat u daarbij zo geduldig en zo rustig kunt blijven zitten. Zo ken ik u ook niet, want er zit veel in u, maar u blijft rustig op uw stoel zitten.

12.04 De voorzitter: Dat is een beetje familiair!

12.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij kennen elkaar na tweeënhalve jaar tamelijk goed, nietwaar?

Mevrouw de minister, ik begrijp niet dat u daar in deze omstandigheden blijft zitten en dat u de eer niet aan uzelf houdt en zegt, heren van de PS, als u denkt nog met mijn voeten te blijven spelen, niet meer met mij en ik geef mijn ontslag, vandaag nog. Wanneer gaat u dat zeggen? Indien ik in uw plaats was geweest had ik dat al lang gedaan.

12.06 De voorzitter: Mijnheer Ansoms, wij zullen onmiddellijk van de vice-eerste minister horen of zij al dan niet ontslag neemt.

12.07 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik neem geen

cas échéant une nouvelle formule aux parlements régionaux?

Les projets concernant le plan d'investissement sont en train de "dormir" au Sénat. Ce retard délibérément organisé a des répercussions très importantes sur le fonctionnement de la S.N.C.B.

12.03 Jos Ansoms (CD&V): Plus aucune décision importante n'est prise, le planning des investissements prévu pour l'année 2000 se réalise difficilement, les vieilles structures de collaboration commencent à se gripper et il n'y en a pas encore de nouvelles pour les remplacer.

Quelles seront, en 2002, les conséquences de la non-approbation du plan d'investissement de la S.N.C.B.?

Les conséquences liées à la "disparition" des anciennes structures se font-elles déjà sentir? Comment la ministre envisage-t-elle de débloquer cette situation?

12.07 Isabelle Durant, ministre:

ontslag.

Wat het advies van de Raad van State betreft, wil ik bevestigen dat volgens mij – en ik ben hier koppig in – en volgens de regering het advies van de Raad van State en de verschillende juridische adviezen de zekerheid geven dat de geldigheid van het samenwerkingsakkoord door alle nodige waarborgen wordt gedekt. De federale regering is bevoegd voor de spoorwegen en de gewesten voor de burgerlijke bouwkunde, de sleuven enzovoort. Wanneer iedereen binnen zijn bevoegdheden blijft handelen, dan is er geen probleem met de co-financiering.

Hoewel het samenwerkingsakkoord niet iedereen bevalt, blijf ik van mening dat dit akkoord niet alleen evenwichtig is voor het geheel van de componenten van onze federale Staat maar vooral een tastbaar bewijs vormt van de wil van de federale regering om stevig te investeren in een spoorwegsector die al te lang werd verwaarloosd. Ik kan niet begrijpen dat het Vlaams Parlement dat akkoord zou verwerpen, want het bevat talrijke vorderingen die Vlaanderen al lang eiste, met name voor de prefinanciering, de cofinanciering en het beleid over het openbaar vervoer.

Ik zou graag zien dat het Vlaams Parlement dat samenwerkingsakkoord ratificeert, zoals het door elk van de andere deelnemende partijen werd goedgekeurd. Ik hoop dat die goedkeuring zo snel mogelijk plaatsvindt. Wij zitten namelijk in een bijzondere periode voor de NMBS, omdat er geen negatieve financiële gevolgen voor de NMBS zijn. De begroting voorziet namelijk al in de dotaties en die zullen worden uitgevoerd volgens het afgesloten begrotingsakkoord. Het beheerscontract geldt bovendien tot het nieuwe, derde beheerscontract waarvoor de onderhandeling met een nieuwe ploeg zal beginnen. Dat is evident, want die nieuwe ploeg zal voor de uitvoering op het terrein moeten zorgen. Sinds enkele maanden verricht ik daarvoor voorbereidende werken, die overigens volgens schema lopen. Wij zullen die onderhandelingen dus niet onvoorbereid aanvangen.

Over de problematiek van de overgangperiode kan ik het volgende zeggen. Ik weet dat de NMBS daarover ongerust is. Volgens mij is er echter geen gevaar voor de financiën of voor het beheerscontract, want die twee zaken zijn wettelijk geregeld. Ik hoop weliswaar op een zo snel mogelijke goedkeuring van het Vlaams Parlement, maar ik wil momenteel nog niet aan alternatieven denken als die goedkeuring er niet komt. De verantwoordelijkheid daarvan komt het Vlaams Parlement toe. Ik hoop dat de Vlaamse meerderheid zich daartoe engageert, want de Vlaamse ministers hebben het akkoord ondertekend.

12.08 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de minister, als ik u goed begrijp, voeren de Vlaamse meerderheidspartijen momenteel bewuste verdragingsmanoeuvres uit die niet op een juridische grond gestoeld zijn. U zegt namens de regering, dus ook namens de VLD-ministers en de SP.A-ministers uit de federale regering, dat het samenwerkingsakkoord volledig correct en het advies van de Raad van State verkeerd is, waardoor de hele constructie volledig legaal is. Ik begrijp moeilijk dat de collega's van de heren Vande Lanotte en van

Le gouvernement et moi-même considérons que l'accord de coopération comporte toutes les garanties nécessaires en ce qui concerne la validité. Le gouvernement fédéral n'outrepasse nullement ses compétences. Cet accord est équilibré et montre que le gouvernement fédéral est prêt à investir dans la S.N.C.B. Il satisfait à toute une série de vieilles exigences flamandes en matière de cofinancement et de préfinancement, ainsi qu'en matière de gestion. Je souhaite donc que le Parlement flamand, à l'instar des parlements, approuve cet accord. Je suis persuadée que ce sera le cas. Il n'y aura aucune conséquence financière négative pour la S.N.C.B. La dotation financière accordée à la S.N.C.B. subsiste dans le cadre des accords conclu avec le gouvernement et la S.N.C.B.

Le deuxième contrat de gestion reste valable jusqu'à la date d'entrée en vigueur du troisième contrat de gestion. Ce point devra être examiné avec la nouvelle équipe chargée de l'exécution de ce contrat de gestion. Les préparatifs ont été entamés il y a quelques mois et nous sommes toujours dans les temps. En ce qui concerne les problèmes liés à la période de transition, je puis confirmer qu'il n'y a aucun danger en ce qui concerne les finances et le contrat de gestion. Seul l'accord avec la Flandre doit encore être concrétisé, et dans les meilleurs délais. A cet égard, la majorité flamande et le ministre flamand compétent, qui ont signé l'accord, doivent prendre leurs responsabilités.

12.08 Jos Ansoms (CD&V): Les manœuvres dilatoires ne reposent, selon la ministre Durant, sur aucun fondement juridique. La ministre s'exprime au nom du gouvernement lorsqu'elle affirme que le préfinancement et l'accord de coopération sont parfaitement

de eerste minister in het Vlaams Parlement daarover blijkbaar een andere mening hebt. U noemt hun houding verdragingsmanoeuvres: zij vertragen ten onrechte iets dat volledig wettelijk en legaal is. Ik vind dat een erg belangrijke verklaring. Ik zal dat ook laten weten aan de leden van de betreffende partijen die momenteel afwezig zijn.

U wilt er nog niet aan denken dat het samenwerkingsakkoord door Vlaanderen niet goedgekeurd wordt, wat wij nog moeten afwachten.

légaux et que tout se déroule comme prévu. Elle semble adopter le même ton que son collègue Duquesne. L'accord de coopération est déjà signé mais pas encore approuvé. Je constate que le ministre Vande Lanotte et d'autres membres du gouvernement ne partagent pas le point de vue défendu par la ministre, qui s'obstine à nier l'existence de manœuvres dilatoires dues à l'insécurité juridique.

12.09 De voorzitter: Het is ondertekend, maar het moet nog worden geratificeerd.

12.10 Jos Ansoms (CD&V): Inderdaad. In ieder geval zult u toch wel ongerust worden nu uw goede vriend en partijgenoot, de heer Daras, ook begint te twijfelen. In een recent krantenartikel stelt hij bepaalde lijnstukken vanuit Gent die over het Vlaamse grondgebied lopen, ter discussie.

Mij valt vooral op dat u in het dossier helemaal Duquesne-taal spreekt. U beweert namelijk dat alles volgens schema verloopt, dat er geen probleem is en dat alles perfect loopt, zoals met de politiehervorming. Nochtans is het algemeen bekend dat er in de Senaat al twee maanden bewust een wetsontwerp opzettelijk opzij wordt gelegd. Dat wetsontwerp werd in de Kamer goedgekeurd en is dringend voor de maatschappij, voor de investeringen en voor de reiziger. U weet zeer goed dat de gevolgen daarvan zeer ernstig zijn voor de werking van de maatschappij en voor het investeringsprogramma. Het klinkt zeer ongeloofwaardig wanneer u zegt dat u op schema zit en dat er geen enkel probleem is. De waarheid is helemaal anders. Het is onverantwoord dat zo iets gebeurt. Voor een regering die beweert het land snel en efficiënt te regeren, is de manier waarop zij het dossier aanpakt, toch een aanfluiting van haar motto.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.29 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.29 heures.