



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
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

22-05-2002

14:00 uur

mercredi

22-05-2002

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>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier bedrijfsvervoerplannen" (nr. 7077)

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

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "maatregelen wanneer treinbestuurders een stoplicht negeren" (nr. 7078)

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

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toegankelijkheid van de stations voor mindervaliden" (nr. 7106)

Sprekers: **Dirk Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de grensoverschrijdende treinen naar Duitsland" (nr. 7146)

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

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering op fietskarren" (nr. 7229)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de rekeningen van het jaar 2001 van de NMBS" (nr. 7250)

- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het verslag van de commissarissen-revisoren betreffende de rekeningen van de NMBS voor 2001" (nr. 7272)

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

Vraag van de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

SOMMAIRE

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier relatif aux plans de transport d'entreprise" (n° 7077)

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

Question à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises vis-à-vis des conducteurs de train ayant franchi un feu rouge" (n° 7078)

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

Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité des gares aux personnes handicapées" (n° 7106)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains transfrontaliers vers l'Allemagne" (n° 7146)

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

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation appliquée aux remorques de vélo" (n° 7229)

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

Questions jointes de
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les comptes de l'exercice 2001 de la SNCB" (n° 7250)

- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité sur "le rapport des commissaires réviseurs concernant les comptes 2001 de la SNCB" (n° 7272)

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

Question de M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des

vervoer over "het platform Lauwe LAR" (nr. 7160)

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

Transports sur "la plateforme Lauwe LAR" (n° 7160)

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

Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inschrijvingstaks van auto's" (nr. 7036)

Sprekers: **Richard Fournaux, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 7036)

Orateurs: **Richard Fournaux, 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 invordering van parkeergelden" (nr. 7246)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recouvrement des taxes de stationnement" (n° 7246)

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

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 7147)

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

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 7147)

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

Vraag van de heer Luc Goutry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting voor fietsers om 's avonds en 's nachts met de verlichting aan te rijden" (nr. 7237)

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

Question de M. Luc Goutry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation pour les cyclistes de rouler le soir et la nuit avec l'éclairage allumé" (n° 7237)

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

Samengevoegde vragen en interpellatie van - de heer Joseph Arens aan de eerste minister over "de sociaal-economische situatie van de voormalige Sabena-piloten" (nr. 7035)

- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maximale tewerkstelling voor Belgische piloten" (nr. 7123)

- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ex-Sabenapiloten" (nr. 7140)

- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "de problematiek van de jonge piloten van de 9de promotie SFA" (nr. 1279)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Karel Van Hoorebeke, Simonne Creyf, Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions et interpellation jointes de - M. Joseph Arens au premier ministre sur "la situation socio-économique des pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7035)

- M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'emploi pour des pilotes belges" (n° 7123)

- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7140)

- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "la problématique des jeunes pilotes de la 9e promotion SFA" (n° 1279)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Karel Van Hoorebeke, Simonne Creyf, Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "radarontwiksystemen" (nr. 7267)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les systèmes permettant d'échapper aux contrôles radar" (n° 7267)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe

CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première
ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 MEI 2002

14:00 uur

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

du

MERCREDI 22 MAI 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in het dossier bedrijfsvervoerplannen" (nr. 7077)

01 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement du dossier relatif aux plans de transport d'entreprise" (n° 7077)

01.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag is kort. Voor mijn partij kunnen bedrijfsvervoerplannen in het hele mobiliteitsvraagstuk een belangrijke bijdrage leveren. Dat is u allen bekend. Ons eigen wetgevend initiatief bevindt zich nog steeds in de commissie voor de Sociale Zaken, maar moet voor ons voorlopig niet dringend worden behandeld, omdat u reeds enkele malen hebt aangekondigd zelf een initiatief te zullen nemen. Heel die problematiek ligt ons nauw aan het hart. In juli 1999 hebt u zelf een wetgevend initiatief inzake bedrijfsvervoerplannen aangekondigd. Later zou u met een koninklijk besluit werken.

01.01 Daan Schalck (SP.A): Les plans de transport d'entreprise peuvent apporter une contribution non négligeable à la résolution des problèmes de mobilité. La commission des Affaires sociales se penche encore sur notre proposition mais, à plusieurs reprises déjà, la ministre a annoncé qu'elle prendrait elle-même une initiative.

Ik heb de indruk dat het rond deze problematiek de jongste maanden windstil is geworden. Ik zou bijgevolg willen vragen hoever het staat met het koninklijk besluit over de bedrijfsvervoerplannen. Is er reeds een advies van de Nationale Arbeidsraad en zo ja, hoe luidt dat advies? Is er reeds een advies van de Raad van State? Zijn er op dat vlak nog problemen? Kunt u ons zeggen wanneer dat koninklijk besluit zal worden gepubliceerd? Zijn de krachtlijnen nog steeds dezelfde als enkele maanden geleden?

Où en est l'arrêté royal annoncé? Le CNT a-t-il déjà rendu un avis? Le Conseil d'Etat doit-il également rendre un avis? Des problèmes se posent-ils encore? Quand cet arrêté royal sera-t-il publié? Les lignes de force restent-elles inchangées?

01.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik herinner eraan dat de Ministerraad in 2000 een ontwerp van koninklijk besluit had goedgekeurd tot oprichting van een aanvullende bijlage bij de sociale balans betreffende de inzameling van gegevens over het woon-werkverkeer van werknemers. De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben op 15 maart 2001 een gezamenlijk unaniem advies over dat ontwerp van koninklijk besluit uitgebracht. Mits enkele kleine wijzigingen werden aangebracht, was het advies gunstig tegenover de benadering van

01.02 Isabelle Durant, ministre: En 2000, le Conseil des ministres a adopté un projet d'arrêté royal relatif à la création d'une annexe complémentaire au bilan social concernant la collecte de données en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Le CNT et le Conseil central de

de regering. In het advies wordt echter het gebruik van een bijlage bij de sociale balans ontraden, aangezien men meende dat het niet het meest adequate instrument was. Wat dat betreft, stemt het advies overeen met dat van de commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer, die meende dat er een specifieke wettelijke basis nodig was om de gegevens over het woon-werkverkeer van werknemers te verzamelen.

Daarom heeft de regering beslist een wetsontwerp en een ontwerp van koninklijk besluit op te stellen. De regering heeft bij die gelegenheid de toepassing van de maatregel tot de hele overheidssector uitgebreid. Het wetsontwerp en het ontwerp van koninklijk besluit werden mede ondertekend door mijn collega's Onkelinx en Van den Bossche en einde augustus 2001 door de Ministerraad goedgekeurd.

De Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben op 20 februari 2002 een unaniem positief advies uitgebracht. De commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer heeft op 14 januari 2002 eveneens een gunstig advies uitgebracht. Daarna werd de tekst aan de adviesprocedure van de overheidssector onderworpen.

Zo heeft de commissie Overheidsbedrijven reeds enkele weken geleden een gunstig advies uitgebracht en dit op voorwaarde van enkele wetgevingstechnische aanpassingen voor een correcte toepassing van de maatregelen in deze sector.

Het onderhandelingscomité voor het leger moest nog worden geconsulteerd. Hij heeft dus een gunstig advies gegeven op 6 mei. Het paritair comité van de RTBf moest ook nog een advies geven en moet zich dus ook nog uitspreken op 29 mei. Nadien zal het comité A van de overheidsdiensten de tekst onderzoeken. Ook het advies van de gewesten werd gevraagd. Ik heb tot hertoe enkel een gunstig advies gekregen van het Waals gewest. De twee andere adviezen zal ik waarschijnlijk binnenkort ontvangen.

De tekst was het onderwerp van werkvergaderingen met de gewesten. Zoals gewenst komt er een samenwerking op gang zowel wat het ontwerp als wat het op punt stellen van de databank betreft waarin het ontwerp voorziet. Dit ontwerp heeft de specifieke steun van het wetenschapsbeleid in het kader van de opdracht "Agora".

Het is een heel lange procedure. De stappen bijvoorbeeld door het leger, het paritair comité van de RTBf waren niet geïdentificeerd vanaf het begin, maar het was een element van de procedure. We handelen dus stap voor stap en ik wacht nog op de twee adviezen van de gewesten om verder te kunnen gaan met dit dossier. We werken nu reeds samen met het wetenschapsbeleid in het kader van "Agora" om zo vlug mogelijk dit dossier af te handelen. Dit kan pas na de goedkeuring van verschillende instanties, die hun advies nog moeten uitbrengen.

01.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik heb het gevoel dat de bijkomende inlichtingen die wij vandaag krijgen vooral gaan – tenzij u mij tegenspreekt – over de toepasbaarheid van het hele

l'économie ont émis un avis commun à propos de ce projet. Cet avis était favorable à l'approche du gouvernement mais estimait que l'annexe ne constituait pas un instrument adéquat. La Commission pour la protection de la vie privée a considéré qu'une base légale spécifique était nécessaire pour établir un diagnostic à propos des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il a dès lors été décidé d'élaborer un projet d'arrêté royal. La mesure serait étendue à l'ensemble du secteur public. Le Conseil des ministres a approuvé les deux projets à la fin d'août 2001.

Le CNT et le Conseil central ont rendu un avis positif le 20 février 2002. Le 14 janvier 2002, la Commission pour la protection de la vie privée s'était déjà prononcée en faveur de ces projets. Le texte a ensuite été soumis à la procédure d'avis du secteur public.

La Commission des entreprises publiques a déjà rendu un avis favorable moyennant quelques adaptations techniques. Le comité de négociation pour l'armée a rendu un avis positif le 6 mai. La commission paritaire de la RTBF se prononcera le 29 mai. Le Comité A se penchera sur le texte ultérieurement. L'avis des Régions a également été demandé. J'ai déjà reçu celui de la Région wallonne. Des réunions de travail ont été organisées avec les Régions. Il y aura une collaboration en ce qui concerne tant le projet que la constitution d'une banque de données. Le projet bénéficiera du soutien de la Politique scientifique dans le cadre de la mission AGORA. La procédure qui nous est imposée est longue et plusieurs avis doivent encore nous parvenir.

01.03 Daan Schalck (SP.A): J'ai le sentiment qu'il s'agit avant tout de l'applicabilité de l'ensemble du

systeem in overheidsdiensten. Ik kan me niet inbeelden dat bij de RTBf het paritair comité en andere toelating zouden moeten geven om met de privé-sector een initiatief te nemen over bedrijfsvervoerplannen. Of vergis ik mij? Het oorspronkelijk wetgevend initiatief om bedrijfsvervoerplannen te doen opstellen door alle privé-bedrijven heeft toch weinig te maken met de overlegprocedure die u nu aanhaalt?

01.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Schalck, de beslissing van de regering hield in dat niet alleen aan de privé-sectoren maar uiteraard ook aan de overheidssectoren zou worden gevraagd om bedrijfsvervoerplannen op te stellen.

01.05 **Daan Schalck** (SP.A): De overheid moet uiteraard zelf het goede voorbeeld geven. Daar heb ik absoluut geen probleem mee.

01.06 Minister **Isabelle Durant**: Om de regeling uit te breiden tot de overheidssectoren waren nog bepaalde stappen nodig. Ik betreur dat de uitvoering van de procedure vertraagd is, inzake de databanken bijvoorbeeld, maar ik heb nu twee nieuwe stappen voorbereid wat de overheidssectoren betreft. Voor de privé-sectoren en de overheidssectoren geldt niet dezelfde tekst. Ik wacht nog op de reacties van twee gewesten. Het is een kwestie van dagen of weken maar ik heb vernomen dat die reacties binnenkort komen. Intussen zijn we al beginnen werken aan de databank om geen tijd te verliezen zodra de gewesten hun, hopelijk gunstig, advies verlenen. Ik denk trouwens dat er alleen procedureproblemen zullen zijn, geen problemen over de grond van de zaak. Daarna zullen we kunnen discussiëren met de commissie voor de Sociale Zaken. Daartoe hebben wij ons geëngageerd. Ik stap niet af van mijn standpunt dat het noodzakelijk is de kwestie te bespreken in een vergadering van de twee samengevoegde commissies.

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

02 **Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "maatregelen wanneer treinbestuurders een stoplicht negeren" (nr. 7078)**

02 **Question à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises vis-à-vis des conducteurs de train ayant franchi un feu rouge" (n° 7078)**

02.01 **Daan Schalck** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, door de liberalisering, die ook stilaan op gang komt inzake het treinvervoer, heeft – zo hebben we met zeer veel fierheid gelezen – de eerste goederentrein van een zuivere privé-firma zijn weg op het net van de NMBS heeft gevonden.

Ik maak even de vergelijking met het wegvervoer, dat uiteraard al heel lang bestaat. Om het even wie die zich aan een aantal regels houdt, heeft toegang tot ons wegennet, maar de regels zijn dan ook duidelijk door de overheid bepaald. Men weet wat de sanctie kan zijn als men te snel rijdt, men weet welke sanctie er kan worden opgelegd als men bijvoorbeeld een stoplicht negeert. Wij hebben dat als wetgever allemaal goed geregeld met koninklijke besluiten.

système dans les services publics. Car tous ces avis ne sont pas nécessaires pour prendre une initiative avec le secteur privé.

01.04 **Isabelle Durant**, ministre: La décision du gouvernement ne se rapportait pas uniquement au secteur privé mais également au secteur public.

01.05 **Daan Schalck** (SP.A): Les pouvoirs publics doivent bien entendu donner l'exemple.

01.06 **Isabelle Durant**, ministre: Pour étendre la réglementation au secteur public, certaines démarches supplémentaires étaient encore indispensables. Je déplore le retard accumulé mais j'ai à présent élaboré de nouvelles mesures pour le secteur public. Le même texte ne s'applique pas au secteur public et privé. Les Régions ne devraient plus tarder à réagir. Nous entamerons ensuite les discussions avec la commission des Affaires sociales. Une réunion commune des deux commissions doit être organisée.

02.01 **Daan Schalck** (SP.A): Il y a peu, le premier train de marchandises d'une société purement privée a roulé sur le réseau ferroviaire dans notre pays. Sur le réseau routier, il y a évidemment longtemps que des véhicules privés circulent: quiconque respecte la réglementation légale peut emprunter notre réseau routier librement. Notre réseau ferroviaire est soumis à la réglementation élaborée par la SNCB elle-même

via koninklijke besluiten eigenlijk Door de monopoliepositie van de NMBS op het binnenlands net tot nu toe, gaat het om een regeling die door de NMBS zelf is uitgewerkt. Het is me bekend dat de treinbestuurders van de NMBS, als zij bijvoorbeeld een stoplicht negeren, gedurende een aantal weken hun taak niet meer waarnemen en dat er zelfs in een reeks bijscholingen is voorzien.

Als steeds meer firma's waarschijnlijk van dat net gebruik zullen maken, vraag ik me af of er niet hoogdringend regelingen tot stand moeten worden gebracht, naar analogie van de verkeersregels, die voor iedereen gelden. Moet dan niet naar een systeem worden gegaan, zodat op z'n minst de overheid kan controleren welke overtredingen er gebeuren en wat de gebruikelijke sanctie kan zijn bij dat soort van overtredingen?

Vandaar mijn vragen. Welke zijn vandaag de regels die de NMBS intern toepast wanneer hun eigen treinbestuurders overtredingen begaan? Kunnen die regels bij uitbreiding van toepassing zijn op treinbestuurders van andere maatschappijen die gebruikmaken van het Belgisch spoorwegennet?

Wie legt tot op heden de regels vast? Zal het niet zinvol zijn als er een veel striktere scheiding ontstaat tussen de netwerkbeheerder en de exploitant van de treinen zelf om ook die reglementering onder de loep te nemen, zodat de overheid ze kan vastleggen?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, bij de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgisch recht heeft de beheerder van de infrastructuur het reglement van de beheerder van de spoorweginfrastructuur samen met het bestek van het personeel van de gebruikers van de spoorweginfrastructuur gepubliceerd. Dat staat in artikel 3.11. Die bundel staat in de inventaris van de veiligheidsnormen en -regels die werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, zoals bepaald in een artikel van het koninklijk besluit van 5 februari 1997.

Een nieuwe bundel, die dat eerste document moet vervangen, ligt momenteel ter goedkeuring voor bij de technische steundienst der spoorwegen bij het bestuur van het vervoer te land. Dat nieuwe document, dat vollediger en nauwkeuriger is over de te nemen maatregelen bij ernstige fouten tegen de veiligheid van de exploitatie, richt zich tot alle spoorwegondernemingen. Die maatregelen worden in punt 1.3.6 beschreven. Meer bepaald wordt erin gezegd dat in dergelijke gevallen de treinbestuurders het geschiktheidattest van de betrokken bestuurder onmiddellijk moeten ontnemen en zo spoedig mogelijk aan bureau XN231 van de beheerder van de infrastructuur moeten terugbezorgen. Dat attest mag slechts aan de spoorwegonderneming worden terugbezorgd na bekendmaking dat de bestuurder opnieuw geschikt is om te rijden. Naargelang het geval gaat het om lichamelijke geschiktheid en/of beroepskennis. De termijn tussen de intrekking van het attest en de teruggave ervan nadat de bestuurder opnieuw het bewijs heeft geleverd van zijn geschiktheid, wordt overgelaten aan de beoordeling van de spoorwegonderneming.

Voor de NMBS wordt deze termijn vastgelegd door de documenten vermeld in uw vraag. Deze regels zijn van toepassing op alle

étant donné que celle-ci détenait jusqu'ici un monopole en Belgique.

Dans l'hypothèse où la part des entreprises privées dans notre trafic ferroviaire augmenterait, ne faudrait-il pas envisager l'instauration d'un ensemble de règles applicables à tout le monde, par analogie avec les règles de la circulation routière?

Quelles règles la SNCB applique-t-elle sur le plan interne lorsque ses propres conducteurs commettent des infractions? Ces règles peuvent-elles être étendues aux conducteurs de train d'autres sociétés qui utilisent notre réseau ferroviaire? Par quelle instance ces procédures ont-elles fixées jusqu'ici? Ne devrait-on pas penser à une séparation stricte entre le gestionnaire de réseau et l'exploitant des trains?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Conformément à l'arrêté royal du 5 février 1997, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a publié son règlement au *Moniteur belge*, en sous-partie de l'inventaire des normes de sécurité.

Ce document sera bientôt remplacé par une version adaptée qui est encore examinée à l'heure actuelle par le service technique de la SNCB. Ce texte est destiné à l'ensemble des sociétés de chemins de fer qui circulent sur le réseau belge.

Si des infractions graves aux règles de sécurité sont constatées, le conducteur de train concerné se voit retirer son certificat d'aptitude. Celui-ci ne lui sera rendu que lorsque l'intéressé aura été à nouveau jugé apte à la conduite. Dans l'intervalle, le conducteur doit démontrer qu'il est apte à exercer cette fonction. La durée de cette période transitoire est déterminée par la société de chemins de fer.

bestuurders die op de Belgische infrastructuur rijden. Ze gelden dus voor iedereen. Het betreft de bundels 578 en 550 van de reglementering die gepubliceerd werd door de directie van het personeel. Deze huidige regelgeving garandeert dat voor iedereen hetzelfde geldt.

In het kader van de gevolgen van de ramp in Pécrot en als gevolg van het probleem dat meer en meer bestuurders de stoplichten negeren, heb ik een audit inzake veiligheid gevraagd. Het gaat om de veiligheid in het algemeen en niet alleen met betrekking tot de bestuurders. Ik meen dat dit onze verantwoordelijkheid is. Het lastenboek is klaar en wij starten met een operationele fase op basis van een uitbreiding van de problematiek. Volgens mij zijn deze instrumenten absoluut noodzakelijk voor de toekomst van Belgische en andere ondernemingen. Misschien is het nodig dat op bepaalde vlakken strengere regels worden opgelegd.

De laatste elementen zijn toekomstgericht en van toepassing op Europees vlak. U weet dat wij begonnen zijn met de bespreking van de pakketten. Ik heb grote druk uitgeoefend wat de sociale omstandigheden betreft voor de mensen die in de spoorwegbedrijven werken. Een van de ideeën die is goedgekeurd door de Commissie is een Europese opleiding voor alle chauffeurs. Het gaat niet alleen om bestuurders, maar ook om mensen die met veiligheid bezig zijn. Aldus wil men komen tot een grotere harmonisering op het vlak van de bestuurders in Europa. Dit is natuurlijk voor de toekomst, maar het kan zeer interessant zijn om de sociale omstandigheden te garanderen die een verband hebben met veiligheid.

Bovendien kunnen er technische aanpassingen op Europees vlak worden geëist.

Voorzitter: Jean Depreter.

Président: Jean Depreter.

02.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, u doet er goed aan om aan de toekomst te denken. Een en ander zou wel eens snel kunnen evolueren. Bijgevolg mogen wij niet wachten tot er zich een incident voordoet.

Als ik goed geluisterd heb naar uw antwoord, is er nog een lacune. De spoorwegonderneming zal met name zelf meedelen of de betrokken treinbestuurder opnieuw geschikt is om zijn job uit te oefenen, terwijl de commerciële belangen van de spoorwegmaatschappij niet altijd gelijklopen met het belang van de veiligheid.

Ik ben de mening toegedaan dat het veeleer de overheid is – zoals het gebeurt met de intrekking van de rijbewijzen van chauffeurs – die de termijn moet bepalen voor de sanctie van een bepaalde overtreding en niet de spoorwegmaatschappij zelf die bij eenvoudige mededeling, desnoods de dag na de overtreding, kan oordelen dat de bestuurder opnieuw geschikt is om zijn job uit te oefenen, zelfs als er inzake opleiding, gedrag, attitude en medische situatie weinig of niets is veranderd. Er moet mijns inziens dus naar worden gestreefd dat de overheid, die in deze neutraal is, ofwel de netwerkbeheerder, tenminste als hij onafhankelijk is van de exploitanten, die taak zou waarnemen en niet de spoorwegmaatschappij zelf.

Ces règles s'appliquent donc à chaque conducteur qui emprunte l'infrastructure ferroviaire belge.

J'ai demandé la réalisation d'un audit à propos des problèmes de sécurité en général, qui dépasse les infractions éventuelles des conducteurs de trains. Le cahier des charges est prêt, l'audit pourra donc débuter sous peu.

Nous envisageons également des mesures sur un plan plus large, au niveau européen. A ce sujet, j'accorde une attention particulière aux conditions sociales de travail du personnel des chemins de fer et à leur importance vis-à-vis des problèmes de sécurité.

02.03 Daan Schalck (SP.A): C'est donc la société des chemins de fer elle-même à qui il reviendra de décider si l'administrateur qui a commis une erreur est de nouveau apte à exercer son travail. Les intérêts commerciaux de la société seront-ils toujours parallèles au souci de sécurité?

Je plaide pour que l'Etat, et non la société des chemins de fer, détermine un "délai de sanction" pour les infractions. Il est facile à présent pour la société d'estimer une personne de nouveau apte au service, même si absolument rien n'a changé en réalité. Si l'Etat ne souhaite pas s'acquitter de cette tâche, c'est le gestionnaire du réseau qui doit s'en charger, pour autant qu'il soit indépendant de l'exploitant.

Ik begrijp dat het een probleem is dat zich vandaag zelden voordoet, maar dat we er in de toekomst zeker oog voor moeten hebben.

Ten slotte, mevrouw de minister, u hebt naar een aantal documenten verwezen. Kan ik daarvan een kopie krijgen?

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

Le problème que je soulève se pose aujourd'hui, il est vrai, dans des proportions minimales mais il pourrait bien en être autrement à l'avenir.

03 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toegankelijkheid van de stations voor mindervaliden" (nr. 7106)

03 Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité des gares aux personnes handicapées" (n° 7106)

03.01 Dirk Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid voor mindervaliden van de stations en van de treinen. In de loop van vorig jaar zou de NMBS een negental pilootprojecten opstarten om de toegankelijkheid te vergemakkelijken voor mensen met een beperkte mobiliteit. Vooropgesteld werd dat de resultaten tegen eind 2001 zouden worden bekendgemaakt. Mijn vraag luidt of die resultaten inderdaad al bekend zijn.

Later raakte een haalbaarheidstudie bekend om 93 stations aan te passen voor alle reizigers met beperkte mobiliteit. Klopt dat bericht en is deze studie klaar? Zo ja, wat is de gemiddelde kostprijs per station en wat is de voorziene planning om perrons aan te passen? Is er een beperking tot 93 stations, of kan het aantal stations worden uitgebreid? Ik zou dus graag een algemene stand van zaken vernemen.

03.01 Dirk Pieters (CD&V): Ma question concerne l'accessibilité des gares et des trains aux handicapés. La SNCB aurait lancé un projet pilote en la matière. Les résultats en sont-ils déjà connus? On a ensuite évoqué une étude de faisabilité visant à adapter 93 gares aux besoins de tous les voyageurs à mobilité réduite. Cette information est-elle exacte et l'étude est-elle prête? Dans l'affirmative, quel est le coût moyen des travaux par gare et quel est le calendrier prévu pour l'aménagement des quais? Le nombre de gares est-il limité à 93 ou est-il susceptible d'être étendu?

03.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit moet van bij de ontwerpfase worden opgenomen in een bouw- of renovatieproject. Daarvoor moeten verenigingen van personen met een beperkte mobiliteit, die terzake een niet te verwaarlozen expertise bezitten, systematisch en geregeld worden geraadpleegd. Dit is de kern van mijn project.

Op grond van dit principe subsidieer ik sinds eind 2000 een proefproject omtrent de toegankelijkheid van stations. TGA is een tijdelijke vereniging van drie studiebureaus, gespecialiseerd in toegankelijkheid voor iedereen: het Toegankelijkheidsbureau voor Vlaanderen, Gamma voor Wallonië en ANLH voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zoals gezegd omvat het project negen stations.

Dit project omvat inderdaad negen stations. In Vlaanderen gaat het over Leuven, Zaventem-Dorp en Sint-Niklaas. In Wallonië gaat het om Namen, Charleroi-Zuid en Bertrix. In Brussel gaat het om Brussel-Noord, Brussel-Luxemburg en Watermaal-Arcaden, dat een GEN station zal worden. TGA heeft deze negen stations uit 93 stations gekozen in overleg met de NMBS. Het project heeft tot doel 93

03.02 Isabelle Durant, ministre: L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite doit être intégrée dès la conception au projet de construction ou de rénovation d'une gare. Les associations de personnes à mobilité réduite doivent être consultées. C'est sur la base de ce principe que je subventionne, depuis fin 2000, un projet pilote relatif à l'accessibilité des gares.

Ce projet englobe neuf gares en Flandre, deux en Wallonie et trois à Bruxelles. Ces neuf gares ont été choisies en concertation avec la SNCB. Le projet vise à rendre 93 gares, réparties sur l'ensemble du réseau, accessibles aux moins valides, afin qu'ils puissent toujours accéder à une gare dans

stations, geografisch gespreid over het NMBS-net volledig toegankelijk te maken voor mindervaliden zodat er steeds binnen een straal van tien kilometer een goed toegankelijk station kan worden gevonden.

Er werd gekozen voor stations waar werken aan de gang zijn of renovatieprojecten op korte termijn zijn gepland in de buurt van een dienst voor personen met een handicap of stations die deel uitmaken van een netwerk dat belangrijk zal zijn in de toekomst, zoals het GEN. Dit laatste is het geval voor Watermaal-Arcaden. Voor elk gewest wilden we een groot, een middelgroot en een klein station bestuderen om voorbereid te zijn op alle mogelijke situaties. Het project bestaat uit een theoretische en een praktische fase. De theoretische fase, die eind oktober 2001 werd voltooid, bestond uit een diepgaande analyse van de kwalitatieve en kwantitatieve criteria waarmee rekening moet worden gehouden om te garanderen dat stations toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit. De eerste opdracht bestond in een vergelijking van de wetgeving van de drie gewesten. Vervolgens hebben ze de reeds verwezenlijkte studies over dit onderwerp onderzocht, onder andere de studie Cost 335 van DG7 van de Europese Commissie. Die studie werd verricht door het Toegankelijkheidsbureau voor rekening van het Vlaams fonds. Ook de technische fiche van de NMBS over Eurostation werd onderzocht. Vertrekkend van deze theoretische studie zijn ze erin geslaagd tot gemeenschappelijke toegankelijkheidscriteria te komen voor de drie gewesten.

De tweede taak bestond in een grondige studie van de kwalitatieve en kwantitatieve criteria waarmee rekening moet worden gehouden bij de analyse van de toegankelijkheid van de stations voor personen met beperkte mobiliteit in om het even welk gewest. Na overleg hebben ze een akkoord kunnen bereiken over meer dan 400 criteria. De aanbevelingen staan op CD-rom. Dankzij deze expertise konden ze tot een besluit komen over de toegankelijkheid van de negen stations in het proefproject. Het station is al dan niet conform deze 400 criteria. Ze vullen onze expertisefiche aan met voorstellen of oplossingen voor de toegankelijkheidsproblemen die in deze stations bestaan. Ze bepalen ook prioriteiten voor de uitvoering van de diverse voorgestelde aanpassingen.

De kwaliteitsfilosofie van dit onderzoek heeft rekening gehouden met een aantal doelstellingen. Ten eerste, moet de toegankelijkheid worden bevorderd. Dit betekent dat mindervaliden toegang moeten kunnen krijgen tot de gebouwen, er binnengaan, er bewegen en alle functies van de gebouwen gebruiken. Ten tweede, moet de autonomie in de hand worden gewerkt. Er moeten oplossingen worden gezocht die in de eerste plaats personen met beperkte mobiliteit in staat stellen autonoom en zelfstandig te zijn ten overstaan van het personeel van de NMBS. Iemand met een handicap zou niet systematisch een beroep moeten doen op de stationschef om de trein te kunnen nemen. Ten derde, moet de integratie worden aangemoedigd. Personen met een beperkte mobiliteit moeten overal waar het mogelijk is geïntegreerd worden in de stroom van gewone reizigers. Er moet worden vermeden dat personen met een handicap bijvoorbeeld langs de uitgang voor het verhandelen van de vuilnisbakken naar binnen moeten komen.

Een vierde doelstelling is: dezelfde diensten voor alle begunstigden,

un rayon de dix kilomètres. On a retenu des gares où des travaux étaient en cours ou des projets de rénovation en préparation. Pour chaque région, nous voulions étudier une petite gare, une gare moyenne et une grande gare pour pouvoir faire face à toutes les situations possibles.

Le projet comporte une phase théorique et une phase pratique. La phase théorique a consisté en une analyse minutieuse des critères qualitatifs et quantitatifs de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. Il a d'abord été procédé à une comparaison des législations des trois régions. Des études consacrées à ce sujet ont ensuite été soumises à une analyse. On a ainsi pu définir des critères d'accès communs aux trois régions. Dans une seconde phase, il a été procédé à une étude des critères qualitatifs et quantitatifs. Il faudra en tenir compte lors de l'examen des gares dans chaque région. Une gare répond ou non à ces 400 critères. Nous complétons notre fiche d'expertise de propositions ou de solutions favorisant une meilleure accessibilité. C'est également ainsi qu'est déterminée la priorité pour l'exécution des aménagements proposés. Les principaux objectifs sont une accessibilité élargie, une plus grande autonomie et une intégration accrue des moins valides. Une quatrième solution consiste à offrir les mêmes services à chacun, valides et moins valides.

Dans la phase pratique, il s'agit d'encadrer l'élaboration de l'esquisse et de l'avant-projet, d'obtenir le permis d'urbanisme, le devis et le plan d'exécution, de suivre la fourniture du matériel et les réceptions provisoire et définitive. Cette étude a été réalisée en concertation avec les associations représentatives des

rekening houdend met de specifieke noden en de aangepaste oplossingen om te komen tot dezelfde kwaliteit van dienstverlening als die voor valide personen. Dat is de theoretische fase.

In de praktische fase moet thans een haalbaarheidsdiagnose opgesteld worden voor elk van de negen stappen van het project. Die fase loopt op het moment. In die fase wordt voorzien in de begeleiding gedurende de werken op de werven in vier opeenvolgende stappen: de schets en het voorontwerp, de stedenbouwkundige vergunning en de overeenstemming met de wet, het bestek en het uitvoeringsplan, de controle van de werfoplevering van het materiaal tijdens de werken en de voorlopige en de definitieve oplevering.

De studie werd verricht in overleg met andere verenigingen die zich bezighouden met gehandicapte personen maar ook met het begeleidend comité en met de NMBS. In het kader van het proefproject zijn zij in 2001 samen met de NMBS begonnen aan raadplegingen die over het algemeen in een uitstekende sfeer verliepen. Ik wil die werkwijze veralgemenen voor de 93 betrokken stations en de verenigingen raadplegen vanaf de analyse van de bestaande situatie en de haalbaarheidsdiagnose. De aanpassingswerken in de 93 stations moeten gebeuren in het kader van de moderniseringswerken in die stations, die opgenomen zijn in het meerjarig investeringsplan. De gemiddelde kostprijs is nog niet bekend, omdat de werken geïntegreerd zijn in andere moderniseringsprojecten en omdat bepaalde aanpassingen niet enkel aan mindervalide personen maar ook aan alle andere reizigers ten goede komen.

Toch had men ongetwijfeld de kosten kunnen drukken indien men al bij de bouw van de stations rekening had gehouden met de behoeften van mindervalide spoorweggebruikers. De werken hebben niet enkel betrekking op de perrons zelf, maar ook op de toegangen tot de perrons en op de toegankelijkheid van het stationsgebouw.

Ik wil dat die systematische en geregelde raadpleging van personen met een beperkte mobiliteit een van de fundamentele verbintenissen wordt in het derde beheerscontract tussen de overheid en de NMBS. Door het noodzakelijke proefproject wordt aangetoond dat de aanpassingen noodzakelijk en mogelijk zijn. Het contact met de NMBS verloopt uitstekend, zodat met die aspecten rekening kan worden gehouden van bij het begin. In het kader van het derde beheerscontract zullen wij proberen die werkwijze te systematiseren voor alle toekomstige werven en dat voor lange tijd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de grensoverschrijdende treinen naar Duitsland" (nr. 7146)

04 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains transfrontaliers vers l'Allemagne" (n° 7146)

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze problematiek werd reeds door verschillende collega's aangebracht. Ik heb er zelf ook ooit al een vraag over gesteld. Toch

handicapés, le comité d'accompagnement et la SNCB.

Les travaux doivent être réalisés dans le cadre de travaux de modernisation à effectuer dans les 93 gares. Le coût moyen des travaux n'est donc pas encore connu. Les coûts auraient bien entendu été moins élevés s'il avait été tenu compte, au moment de la construction des gares, des besoins des usagers du rail moins valides. Le projet-pilote a démontré la nécessité de procéder à des aménagements.

Je veux la consultation des personnes concernées dès la première phase de l'analyse et du diagnostic constitue un des engagements fondamentaux dans le cadre du troisième contrat de gestion entre les pouvoirs publics et la SNCB.

04.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La SNCB envisage une réforme radicale des trains à destination

wil ik u hierover nog enkele vragen stellen omdat ik vanuit de NMBS andere signalen opvang. Ook spreken berichten van de Deutsche Bahn enkele afspraken van de NMBS tegen. In principe is het nog steeds de bedoeling – dat hebt u zelf onderstreept – om het aantal HST-treinen tussen Brussel en Luik tegen het einde van het jaar uit te breiden via de Thalys. Tegelijkertijd zouden er ook Duitse ICE-treinen op die verbinding worden ingezet en zou de ICA-trein tussen Oostende en Keulen worden beperkt tot Eupen. Tenslotte zou een regionale trein worden ingezet om Luik met Aken te verbinden. Dat is volgens mij het voorstel dat op papier bestaat. Volgens de ene bron zou de ICA-trein tussen Oostende en Keulen nog zeker tot het einde van 2003 tot in Keulen blijven rijden, omdat er blijkbaar nog problemen zijn met de toelatingsprocedure voor het inzetten van het Duitse materieel, het ICE3-materieel, op het Belgische net. Een andere bron beweert dan weer dat de nieuwe regeling ingaat vanaf het einde van dit jaar.

Is het inderdaad zo dat de ICA-trein tussen Oostende en Keulen nog na 15 december tot Keulen zal blijven rijden? Zo ja, tot wanneer? Zo niet, wat wordt dan het nieuwe eindpunt?

Kunt u ons iets vertellen over de stand van zaken met betrekking tot de homologatieprocedure voor de toelating van het Duitse materieel op het Belgische spoorwegnet? Welke problemen doen zich daarbij voor? Wanneer verwacht de NMBS het einde van de procedure?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de homologatieprocedure voor de toelating van de Belgische locomotieven op het Duitse spoorwegnet? Welke problemen doen zich daarbij voor? Wanneer verwacht de NMBS het einde van de procedure?

Vanaf wanneer zal de regionale verbinding tussen Luik en Aken worden tot stand gebracht? Gaat het in dit geval om een uurfrequentie? Met welk materieel zal er op die verbinding worden gereden? Wordt er ook voorzien in een aansluiting van en naar de ICA-trein tussen Oostende en Keulen?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS geeft me volgende informatie wat de commerciële en internationale onderhandelingen betreft.

Er wordt nog steeds onderhandeld met de betrokken spoorwegmaatschappijen, zijnde de NMBS, Deutsche Bahn en Thalys International, om oplossingen te vinden die technisch, commercieel en economisch aanvaardbaar zijn.

In verband met de homologatie op het klassiek 3 KV-net kan ik zeggen dat ze vrijwel is afgerond. De homologatieprocedure op de lijn L2, of de HST Leuven–Luik, zal wellicht begin 2003 van start gaan en past in het meer globale homologatiedossier van de ICE3 op het 25 KV-net, inclusief SNCF, waarmee de proeven gezamenlijk worden uitgevoerd. Een datum voor de indienststelling van de ICE3 op de HSL L2 kan momenteel niet worden vooropgesteld. U hebt uw bronnen; dit zijn de officiële gegevens.

De locomotieven van het type 13 zijn niet gemaakt om op het Deutsche Bahn-net te rijden. Ze kunnen niet rijden onder de DB-

de l'Allemagne: une augmentation des TGV/Thalys et des trains ICE allemands combinée à une limitation des trains Ostende-Cologne à Eupen et à la création d'une ligne régionale entre Liège et Aix-la-Chapelle.

Quand ces projets seront-ils effectifs? Pendant combien de temps encore le train ICA en provenance d'Ostende poursuivra-t-il son trajet jusqu'à Cologne? Quand la procédure d'homologation des trains allemands sur le réseau belge sera-t-elle finalisée? Quid des locomotives belges sur le réseau allemand?

Quand la ligne régionale Liège-Aix-la-Chapelle sera-t-elle mise en service? Quelle sera la fréquence de ces trains et avec quel matériel rouleront-ils? Les correspondances avec les lignes importantes à destination de Cologne seront-elles assurées?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Selon la SNCB, les négociations avec la Deutsche Bahn et Thalys sont encore en cours. L'objectif est de mettre au point des solutions réalisables sur les plans technique et commercial. La procédure d'homologation pour le réseau classique est pratiquement terminée, celle pour le réseau TGV démarrera en 2003. La SNCF est également impliquée. Il est donc trop tôt pour pouvoir prévoir quand les trains ICE pourront emprunter le réseau TGV. Les locomotives belges de type 13 ne peuvent circuler sur le réseau allemand car elles ne sont pas compatibles avec les caténaires et le système de

bovenleidingsspanning en hebben ook geen Duits signalisatiesysteem. De NMBS zal ook zorgen voor het behoud van een grensoverschrijdend treinaanbod tussen Luik en Aken dat samen met de Deutsche Bahn zal worden bepaald. Het is voor mij dus nog te vroeg om u meer details te verschaffen. De onderhandelingen zijn nog bezig.

signalisation de ce pays. La SNCB assurera la liaison ferroviaire transfrontalière entre Liège et Aix-la-Chapelle en collaboration avec DB. Je ne suis pas en mesure de vous fournir de plus amples détails à ce sujet.

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, als ik u goed begrijp is de datum van 15 december, zoals die oorspronkelijk was vooropgesteld, waardoor de ICA Oostende-Keulen maar tot Eupen zou rijden, nog niet definitief vastgelegd. Dat mag ik toch concluderen?

04.03 Frieda Brepoels (VU&ID): A l'origine, l'objectif était, dès le 15 décembre déjà, de limiter à Eupen le train en provenance d'Ostende. Je présume que pour l'heure, cette idée a été abandonnée.

04.04 Minister Isabelle Durant: Dat is inderdaad niet bevestigd.

04.04 Isabelle Durant, ministre: Il est en effet impossible de respecter cette date.

04.05 Frieda Brepoels (VU&ID): De onderhandelingen zijn nog bezig; de ene homologatie is bijna afgerond en de andere zal pas begin 2003 gebeuren. Het type 13 kan niet op de Duitse baan en de regionale aansluitingen moeten nog uitgewerkt worden. Is dat de conclusie?

04.06 Minister Isabelle Durant: Dat is inderdaad de huidige stand van zaken.

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

05 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering op fietskarren" (nr. 7229)

05 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation appliquée aux remorques de vélo" (n° 7229)

05.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het wordt stilaan zomer, dus de mensen komen meer met de fiets buiten. Het valt op dat de fietskarren waarin kinderen vervoerd worden er steeds beter uitzien en een betere bescherming bieden. Zij verschijnen ook steeds meer in het straatbeeld. Op de markt zijn heel comfortabele modellen beschikbaar. Nu bepaalt de reglementering dat fietskarren om kinderen te vervoeren, en fietskarren in het algemeen, niet breder mogen zijn dan 75 centimeter, terwijl de comfortabele modellen bijna allemaal ongeveer 90 centimeter breed zijn. Ik denk dat weinig mensen weten dat ze eigenlijk op weg zijn met een voertuig dat niet reglementair is. Bovendien zijn er niet meer zoveel objectieve redenen voor die regeling nu er steeds bredere fietspaden zijn en nu fietsers toch al naast elkaar mogen rijden en zo meer breedte innemen dan 75 centimeter.

Als mijn informatie juist is, bestaat er in de regering een akkoord om de maximale breedte van fietskarren niet op 90 centimeter maar zelfs op 1 meter te brengen. Vandaar mijn vragen. Klopt mijn informatie dat daarover in de regering een akkoord bestaat? Wanneer werd dat

05.01 Daan Schalck (SP.A): L'été est à nos portes. Les bicyclettes et les remorques adaptées au transport des enfants ont fait leur réapparition dans les rues. La réglementation en vigueur dans ce domaine prévoit que ces remorques ne peuvent dépasser 75 centimètres de largeur alors que les modèles confortables font 90 centimètres de large. Je pense que peu de citoyens en sont informés. En outre, il y a peu de raisons objectives d'observer un tel règlement. Le gouvernement aurait même conclu un accord visant à porter à 1 mètre la largeur maximale des remorques de bicyclette. Cette information est-elle exacte? Quand cet accord a-t-

akkoord bereikt? Is de adviesprocedure bij de gewesten al gestart en hebt u al adviezen gekregen? Is er eventueel al een advies van de Raad van State? Wanneer mogen we inzake fietskarren een wijziging van de reglementering verwachten?

il été conclu? La procédure d'avis impliquant les Régions a-t-elle déjà été lancée et la ministre a-t-elle déjà reçu des avis? Le Conseil d'Etat a-t-il déjà émis un avis? Quand pouvons-nous nous attendre à un changement dans le domaine des remorques de bicyclettes?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Schalck, mijn antwoord zal kort en positief zijn. De federale Ministerraad heeft op 21 december 2001 zijn akkoord gegeven. De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft advies uitgebracht op 7 februari 2002, de Waalse regering op 21 februari 2002 en de Vlaamse regering op 8 maart 2002.

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le Conseil des ministres a marqué son accord le 21 décembre. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a rendu son avis le 7 février. Le gouvernement wallon a fait de même le 21 février et le gouvernement flamand, le 8 mars. La Commission européenne a, elle aussi, été informée, conformément à ce qui est prescrit. La proposition peut donc être soumise au Conseil d'Etat qui a trente jours pour rendre un avis.

De wijziging van de toegelaten breedte van een fietskar houdt de wijziging in van een technische eis van een voertuig en dus werd de Europese Commissie daarvan geïnformeerd, zoals voorgeschreven is. Onze permanente vertegenwoordiging heeft het dossier op 31 januari 2002 aan de Europese Commissie bezorgd. Pas op 30 april 2002 heeft de Europese Commissie ons een notificatie van ontvangst gestuurd. Het kan nu dus aan de Raad van State worden voorgelegd. Kortom, alle procedures zijn nu afgelopen en de Raad van State zal binnen 30 dagen advies verlenen.

05.03 **Daan Schalck** (SP.A): Mevrouw de minister, uw antwoord verheugt mij. Ik denk dat dit een bescheiden maar goede maatregel is voor gezinnen met kleine kinderen die regelmatig de fiets gebruiken. Het is goed dat de reglementering wordt aangepast aan de reële noden en dat het comfort van de kinderen groter wordt door de iets bredere karren zonder dat dit reëel gevaar oplevert. Het verheugt me dat deze goede maatregel vrij binnenkort van kracht zal worden.

05.03 **Daan Schalck** (SP.A): Cette réponse me réjouit. Je pense qu'il s'agit d'une bonne mesure pour les familles avec des enfants en bas âge qui font souvent du vélo. Le confort des enfants est désormais plus grand sans que cela crée un danger réel.

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

06 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les comptes de l'exercice 2001 de la SNCB" (n° 7250)
- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité sur "le rapport des commissaires réviseurs concernant les comptes 2001 de la SNCB" (n° 7272)

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de rekeningen van het jaar 2001 van de NMBS" (nr. 7250)
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "het verslag van de commissarissen-revisoren betreffende de rekeningen van de NMBS voor 2001" (nr. 7272)

*Présidente: Marie-Thérèse Coenen
Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen*

06.01 **Olivier Chastel** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je voulais revenir sur la saga des comptes 2001 et de leur

06.01 **Olivier Chastel** (MR): Ik kom terug op de saga van de

approbation. En effet, jeudi, la presse dévoilait les réserves des commissaires-réviseurs et en réponse à ma question d'actualité en séance plénière, vous me confirmiez, par l'intermédiaire du secrétaire d'Etat, l'existence de l'analyse juridique sur laquelle se basait le collège des commissaires.

Hier enfin, à l'occasion d'un conseil d'administration réunissant anciens et nouveaux administrateurs, certains administrateurs se sont désolidarisés de leurs collègues, précisant que les comptes 2001 présentaient "au minimum un certain nombre d'incohérences". Le fait était d'autant plus choquant pour ces deux administrateurs qu'ils avaient mis en garde à propos de certains éléments que l'on retrouve dans le rapport des commissaires-réviseurs et qu'ils ont, en outre, la certitude que les infos dont ils disposaient au conseil d'administration du 19 avril étaient volontairement incomplètes, concernant notamment la situation financière d'ABX, la situation catastrophique, aujourd'hui révélée, d'IFB. Cette situation me paraît particulièrement déplorable.

Jeudi dernier, je n'ai pas osé dire, contrairement à la dépêche Belga, que les comptes étaient faux. Les conclusions du rapport des commissaires-réviseurs me laissent penser qu'une perte supplémentaire de 140,8 millions d'euros a été masquée en puisant dans la provision pour risques et charges destinée à la restructuration de la SNCB. Qui dit perte masquée dit indiscutablement comptes erronés.

Ainsi, la présentation de ces comptes laisse apparaître sur le fond une irrégularité en ce qui concerne la reprise de provision pour restructuration de 175 millions d'euros. Comme son nom l'indique, une telle provision est constituée en vue de supporter les charges exceptionnelles liées à la restructuration de l'entreprise, comme par exemple le paiement des prépensions. La particularité de cette reprise de provision est qu'elle doit être autorisée par une disposition légale spécifique. S'il se confirme que cette reprise a été utilisée en compensation de réductions de valeurs sur des participations financières au lieu d'une prise en charge de frais de restructuration, cela signifie dès lors que les comptes doivent être ou seront rectifiés conformément au prescrit légal et que la perte nette de l'exercice 2001 doit être majorée du montant des provisions qui ne peuvent être reprises, soit visiblement plus de 140 millions d'euros relatifs à la dépréciation d'Inter Ferry Boat (IFB) pour 12,8 millions d'euros et de quatre filiales d'ABX (France, Hollande, Allemagne et Italie) pour 128 millions d'euros.

Le collège des réviseurs émet également des réserves par rapport à la situation financière d'IFB, dont l'actif net serait inférieur à la moitié de son capital social, pour lequel une recapitalisation importante et rapide serait nécessaire. On évoque dans ce dossier le montant de 50 millions d'euros, soit 2 milliards de francs belges.

Madame la ministre, confirmez-vous les éléments sur lesquels portent les réserves du collège des commissaires-réviseurs? Quelles sont les participations qui font réellement l'objet de réductions de valeur? Quelles sont, dans les comptes consolidés, les filiales dont la situation définitive n'a pas été prise en compte? La rectification des comptes 2001 est-elle de nature à influencer la filialisation d'ABX? Quelle est actuellement la véritable situation financière d'IFB? Ces

rekeningen voor 2001. Donderdag onthulde de pers dat de commissarissen-revisoren enig voorbehoud maakten, en in uw antwoord op mijn actuele vraag in de plenaire vergadering bevestigde u het bestaan van een juridische analyse waarop het college van commissarissen zijn oordeel had gebaseerd. Tijdens een vergadering van de raad van bestuur gisteren hebben bepaalde bestuurders zich gedistantieerd van hun collega's. Volgens hen vertoonden de rekeningen voor 2001 op zijn minst een aantal incoherenties. Ze wisten bovendien met zekerheid dat de informatie waarover ze op de vergadering van de raad van bestuur van 19 april beschikten, inzonderheid met betrekking tot de financiële situatie van ABX en de rampzalige toestand bij IFB, onvolledig was, zij het zonder opzet. Uit het verslag van de commissarissen-revisoren blijkt dat een bijkomend verlies van 140,8 miljoen euro werd weggemoffeld, en dat uit de voorstelling van de rekeningen een onregelmatigheid naar voren komt met betrekking tot de opheffing van een voorziening wegens herstructurering ten belope van 175 miljoen euro, die tot gevolg zou kunnen hebben dat het netto verlies voor het boekjaar 2001 verhoogd moet worden met het bedrag van de voorzieningen. Voorts maakt het college van revisoren voorbehoud aangaande de financiële situatie van IFB, waarvan de netto activa minder dan de helft van het maatschappelijk kapitaal zouden bedragen. Een herkapitalisatie ten belope van 50 miljoen euro zou absoluut noodzakelijk zijn. Bevestigt u de gegevens waarover het college van commissarissen-revisoren voorbehoud maakt? Op welke participaties werden er effectief waardeverminderingen geboekt? Bij welke filialen werd niet gekeken naar de definitieve situatie in de geconsolideerde rekeningen? Zal de rectificatie van

comptes 2001 seront-ils rectifiés, faisant ainsi apparaître une perte d'exploitation d'environ 140 millions d'euros, ou préférez-vous une modification législative rétroactive visant à permettre cette reprise de provisions? Quelle sera l'attitude de l'actionnaire majoritaire et de son représentant à l'occasion de l'assemblée générale prévue le 31 mai 2002?

de rekeningen 2001 een invloed hebben op de opdeling in filialen van ABX? Wat is de reële financiële toestand van IFB? Zullen de rekeningen voor 2001 gerectificeerd worden, waarna duidelijk zal blijken dat er een exploitatieverlies van ongeveer 140 miljoen euro is, of verkiest u de wet te wijzigen, met terugwerkende kracht, om de opheffing van de voorziening mogelijk te maken? Wat zal de houding zijn van de meerderheidsaandeelhouder en van zijn vertegenwoordiger op de algemene vergadering van 31 mei 2002?

06.02 Jean Depreter (PS): Madame la présidente, M. Chastel a pratiquement tout dit. Mais comme il avait annoncé le dépôt d'une question en commission, je me suis dit que j'allais l'accompagner.

Madame la ministre, pourriez-vous nous communiquer les informations utiles à propos du rapport du collège des commissaires concernant les comptes 2001? Je voudrais faire allusion à quatre réserves émises par le collège des commissaires.

Premièrement, le fait que les comptes actent une dépréciation de 140 millions d'euros à propos d'acquisitions réalisées à un prix nettement supérieur à leur valeur actuelle. M. Chastel l'a expliqué en détail, je n'y reviendrai donc pas. Il s'agit d'IFB et d'ABX, spécialement en Allemagne, aux Pays-Bas, en France et en Italie. Par ailleurs, la reprise de provision de 175 millions d'euros semble également poser un problème essentiel, qui vient également d'être évoqué en détail.

Deuxièmement, des réserves ont été émises à propos de la situation spécifique d'IFB, dont les actifs nets seraient de moitié inférieurs à son capital social. Le problème à ce niveau est donc évident.

Troisièmement, l'impossibilité de valider complètement l'opération de neutralisation des dettes et des créances entre la SNCB et ses différentes filiales ou entre ses filiales elles-mêmes. Les créances sont contestées à concurrence de 10 millions d'euros et les dettes contestées atteignent la somme de 12 millions d'euros.

Quatrièmement, les commissaires estiment que la consolidation des comptes n'est pas totalement achevée dans les documents présentés. A ce propos, l'enjeu financier s'élève à 16 millions d'euros.

Au total, il y aurait une perte nette de 140 millions d'euros et non un bénéfice de 1,3 million d'euros.

Tout le monde a pu lire la presse ce matin. On se rend compte que les administrateurs sortants prennent leurs précautions. C'est tout à fait normal car ils sont responsables de leur gestion pendant cinq ans encore. Ils tiennent donc à ce que les dossiers soient transmis en toute clarté.

06.02 Jean Depreter (PS): Kan u ons alle nuttige informatie meedelen met betrekking tot het verslag van het college van commissarissen over de rekeningen voor 2001?

Ik zou willen wijzen op de reserves van het college van commissarissen over vier punten.

Ten eerste wordt er in de rekeningen een waardevermindering geboekt van 140 miljoen euro op activa die werden verworven tegen een merkkelijk hogere prijs dan de huidige waarde. Ook de opheffing van een voorziening ten belope van 175 miljoen euro zorgt kennelijk voor problemen. Ten tweede zijn er bedenkingen over de specifieke situatie van IFB. Ten derde blijkt het onmogelijk de onderlinge neutralisatie van de schulden en schuldvorderingen tussen de NMBS en haar filialen en tussen de filialen onderling volledig te valideren. Ten vierde en ten laatste menen de commissarissen dat de rekeningen niet volledig geconsolideerd zijn.

In plaats van 1,3 miljoen euro winst zou er uiteindelijk een netto verlies zijn van in totaal 140 miljoen euro.

Hier, le nouveau conseil d'administration recevait l'ancien conseil d'administration. Cela a été l'occasion de mettre tout cela à plat et de réactualiser les réserves émises, non seulement par le collège des commissaires, mais également par les réviseurs d'entreprises PriceWaterhouseCoopers. Ces réviseurs avaient, à l'origine, déposé un document très détaillé qui a été ensuite transmis en synthèse, ce qui a donné lieu à un débat que nous avons déjà évoqué.

Nous avons pu lire les prises de position de MM. Fontinoy et Jourquin dans la presse de ce matin. M. Fontinoy déclare que maintenant qu'il a des renseignements complémentaires, il ne peut pas confirmer l'approbation des comptes sur lesquels il avait préalablement donné un avis positif. Le 19 avril dernier, l'ancien conseil d'administration a dû approuver les comptes au départ de documents qui sont maintenant considérés par les administrateurs sortants comme incomplets et erronés. Deux problèmes tout à fait spécifiques sont clairement mis en évidence.

Il y a d'abord la validité du jeu d'écritures qui était autorisé en 1996, dans l'optique de la mise sur pied d'un plan de restructuration à l'horizon 2005 qui n'a pas réellement démarré. A cet égard, au vu des chiffres des pertes d'emplois prévues dans ce plan, nous nous devons de nous poser des questions par rapport à l'ensemble des entreprises publiques. Je pense plus particulièrement à ce qui va se passer prochainement à La Poste. Mais c'est un autre débat.

Vient ensuite le problème de la validité de la provision pour risque de charge. C'est un problème que M. Chastel vient d'évoquer et qu'il faut mettre en parallèle avec la réduction de valeur d'ABX et la réduction de valeur d'IFB.

On sait que l'assemblée générale aura lieu le 31 mai prochain. D'ici là, il faudra que l'actionnaire qu'est la puissance publique prenne position de manière précise et déterminée.

Dans un tout autre domaine, c'est la gestion de l'entreprise publique qui est en cause par rapport aux investissements faits dans des secteurs davantage commerciaux. Nous le savions et ceci n'est qu'une confirmation de ce que les jeux d'écriture se pratiquent dans les règles de l'art dans le privé mais que nous ne pouvons admettre dans le secteur public. Nous avons aussi constaté un manque de transparence et ceci le confirme également. En conclusion, nous devons nous tourner vers une autre culture d'entreprise.

Actuellement, les administrateurs sortants prennent leurs précautions. Un nouveau conseil d'administration au sein d'une nouvelle structure est mis en place. Il faut, effectivement, repartir sur des bases claires et nouvelles.

Madame la ministre, par rapport à cette culture d'entreprise, je voudrais revenir à la déclaration que vous en avez faite dernièrement en disant que vous n'aviez pas d'a priori à propos du choix des personnes responsables, aussi bien en interne qu'en externe, dans le privé ou dans le public, belge ou étranger. Depuis quelques jours, des informations contradictoires, parfois de responsables de haut niveau, ont circulé à ce sujet. La quadrature du cercle, c'est de partir d'une entreprise qui possède une culture, une histoire, de la faire

De aftredende bestuurders nemen hun voorzorgen.

De eerste vergadering van de nieuwe raad van bestuur gisteren, waarop de oude raad van bestuur ontvangen werd, was tevens de gelegenheid om een ander eens grondig te bekijken.

De heer Fontinoy verklaarde vanochtend in de pers dat hij de goedkeuring van de rekeningen waarover hij eerder een positief advies uitbracht, niet langer bevestigt. Op 19 april jongstleden diende de vroegere raad van bestuur de rekeningen goed te keuren op grond van stukken die nu door de aftredende bestuurders als onvolledig en onjuist worden beschouwd.

Er worden twee zeer specifieke problemen in het licht gesteld: de geldigheid van de pro-formaboeking waarvoor in 1996 toestemming gegeven werd met het oog op de uitwerking van een herstructureringsplan tot 2005 (dat echter nooit echt van de grond gekomen is), en de geldigheid van de voorziening voor risico's en verplichtingen.

De algemene vergadering vindt plaats op 31 mei eerstkomend. Tegen die tijd moet de overheid als aandeelhouder een duidelijk standpunt hebben ingenomen.

Wat de investeringen in meer commerciële sectoren betreft, moet het beheer van het overheidsbedrijf ter discussie gesteld worden. Pro-formaboeken zoals gebruikelijk in de privé-sector kunnen wij in de openbare sector niet aanvaarden. Voorts stellen wij een gebrek aan transparantie vast. Er moet een nieuwe bedrijfscultuur komen. We moeten met een schone lei beginnen, en vertrekken van duidelijke, nieuwe uitgangspunten. Het is de kwadratuur van de cirkel: meer transparantie, met zo min mogelijk pro-formaboeken,

évoluer vers plus de transparence avec le moins possible de jeux d'écritures possibles mais sans se départir entièrement de cette culture d'entreprise qui a, malgré tout, rendu des services. " Il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain".

06.03 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, je répondrai premièrement aux questions sur les quatre réserves du collège des commissaires dont deux portent sur les comptes simples et deux autres sur les comptes consolidés.

En ce qui concerne les comptes simples de la SNCB, il faut tenir compte avant tout de la problématique de la valorisation de la filiale IFB en raison d'un problème de continuité d'exploitation de la société. L'IFB est tombée dans le champ d'application de l'article 633 du Code des sociétés sur base de la situation comptable en date du 28 février 2002. Cela signifie que cette filiale doit convoquer une assemblée générale extraordinaire dans les deux mois et que l'actionnaire, en l'occurrence la SNCB, peut décider ou non de la continuité de sa filiale moyennant un plan de redressement acceptable.

Le collège des commissaires-réviseurs considère que tant que l'actionnaire d'IFB – la SNCB – ne s'est pas prononcé sur la poursuite ou non des activités de sa filiale, il ne peut attester des comptes de l'actionnaire sans émettre une réserve sur le fait que les écritures comptables passées à propos d'IFB ne sont pas nécessairement le reflet de la réalité. En effet, s'il n'y avait pas de continuité, il faudrait procéder aux écritures comptables de réalisation et non de valorisation en tant que telle de cette activité.

Le second problème posé par le collègue des commissaires-réviseurs dans le cadre des comptes simples est la question de la reprise de provision pour restructuration à concurrence de 175,2 millions d'euros en raison de l'absence d'une modification préalable de la législation qui autoriserait cette reprise de provision pour d'autres fins que celles prévues au départ dans la loi du 20 décembre 1995 lors du plan de redressement "Objectif 2005".

Le 19 avril dernier, le CA a décidé de reprendre pour la première fois cette provision de restructuration, et ce à concurrence de 175,2 millions d'euros. Il a en effet été considéré à ce moment-là que les objectifs prévus dans "Objectif 2005" ne seraient pas atteints et que les charges anticipées et provisionnées devenaient donc excédentaires. En application de l'article 55 du Code des sociétés, il y avait donc lieu de procéder à une reprise de provision. Cette reprise vient donc améliorer le compte de résultat à concurrence de 175,2 millions d'euros, ce qui n'est pas rien.

La thèse juridique retenue dans l'avis du cabinet d'avocats consulté par le collège et à laquelle le collège des commissaires-réviseurs se rallie, repose sur le fait que la reprise de provision pour restructuration ne peut être effectuée sans intervention préalable du législateur compte tenu du fait qu'elle avait été créée par une loi spécifique dont l'utilisation a été strictement définie. Cette modification devrait par ailleurs être conforme à la directive 91/440 qui prévoit qu'aucun transfert n'a lieu dans les écritures comptables.

Ce cabinet d'avocats, consulté, considérerait qu'il n'appartient pas au conseil, sans autre intervention du législateur, de juger une provision

mais sans de bedrijfscultuur die ondanks alles nut afgeworpen heeft, helemaal af te schudden.

06.03 Minister Isabelle Durant: Wat de eenvoudige rekeningen van de NMBS betreft, moet er in de eerste plaats rekening worden gehouden met de problematiek van de valorisatie van het filiaal IFB, dat in het toepassingsgebied van artikel 633 van het Wetboek van vennootschappen valt op grond van de boekhoudkundige situatie op 28 februari 2002. Het college van commissarissen-revisoren meent dat het, zolang de NMBS zich als aandeelhouder van IFB niet over het al dan niet voortzetten van de activiteiten van haar filiaal heeft uitgesproken, geen rekeningen van de aandeelhouder kan valideren. Als er geen continuïteit is, zou immers de realisatie en niet de valorisatie van die activiteit moeten worden geboekt. Het tweede probleem dat door het college van commissarissen-revisoren in het kader van de eenvoudige rekeningen wordt aangekaart, is de opheffing van een voorziening wegens herstructurering ten belope van 175,2 miljoen euro. Daarbij werd de wet echter niet vooraf gewijzigd teneinde die opheffing van de voorziening mogelijk te maken voor andere doeleinden dan de oorspronkelijk in de wet van 20 december 1995, met het herstelplan "Objectief 2005", ingeschreven doelstellingen. Op 19 april jongstleden besliste de raad van bestuur om die herstructureringsvoorziening voor het eerst op te heffen, omdat de doelstellingen van het plan "Objectief 2005" niet bereikt zouden worden. De juridische stelling gaat uit van het feit dat de opheffing van de voorziening wegens herstructurering niet mogelijk is zonder voorafgaande wetwijziging. Het geraadpleegde advocatenkantoor was de mening toegedaan dat het de raad van

excédentaire par rapport à l'évolution de ce plan stratégique et de prendre l'excédent en produits du compte de résultats pour compenser des pertes d'exploitation sans lien avec l'objet de la provision en question.

La conséquence directe d'une non-reprise de provision serait de constater un résultat amoindri à due concurrence, c'est-à-dire non pas 38 millions d'euros en boni mais 137 millions d'euros en pertes, ce qui n'est pas vraiment la même chose!

Les deux autres réserves portent sur les comptes consolidés. En effet, d'une part, tous les soldes réciproques entre les différentes entités incluses dans le périmètre de la société n'ont pu être éliminés avec une parfaite concordance.

Lors du conseil d'administration du 15 mai dernier, les réviseurs des comptes consolidés avaient fait savoir que certaines filiales – ABX – avaient, elles aussi, été consolidées sur base de soldes provisoires. Cette réserve a été levée dans le rapport final, compte tenu du fait que le collège estime, après concertation avec les managers des filiales en question, que les différences seraient non significatives pour les comptes de la SNCB. Il relève de leur fonction d'éventuellement modifier ou lever leur réserve, comme c'est le cas ici. Ils formulent une remarque importante dans le rapport: "Nous estimons utile d'attirer votre attention sur les faiblesses importantes que connaissent certaines filiales en matière de procédure comptable malgré le fait que les travaux de clôture aient permis de limiter l'impact de ces faiblesses. Tel ne pourrait pas être le cas dans le futur si les améliorations nécessaires ne sont pas mises en œuvre". C'est un feu, au minium, clignotant.

Sur la base de l'ensemble de ces informations – je réponds ici à M. Chastel –, j'ai écrit au président du conseil d'administration pour lui demander si le conseil allait, soit s'en tenir à la situation des comptes tels qu'approuvés par l'ancien conseil d'administration, soit demander la modification des comptes sur la base du rapport du collège des commissaires, présenté au conseil ce 21 mai.

A priori, il me semblerait normal que l'on adapte les comptes, en vue de leur présentation aux actionnaires lors de l'assemblée générale pour approbation, en fonction du dernier rapport du collège des réviseurs et en tenant compte de la réserve levée mais aussi des autres réserves qui ne le sont pas. La prochaine assemblée générale ayant lieu le 31 mai, je souhaite – je l'ai clairement indiqué dans mon courriel au président du conseil d'administration – qu'avant cette date, le conseil d'administration se réunisse à nouveau pour trancher cette question dans le sens d'une meilleure conformité entre ce rapport du collège des réviseurs et les comptes qui doivent être remis pour approbation aux actionnaires lors de l'assemblée générale, afin de me permettre de prendre attitude en tant que représentante de l'actionnaire majoritaire.

En outre, étant donné qu'on se trouve dans une période de transition et de reprise, il est évident que le conseil d'administration et surtout l'administrateur délégué doivent avoir la vision la plus claire possible de la situation de l'entreprise afin d'agir de façon adéquate.

En ce qui concerne les participations, celles qui ont fait l'objet des

bestuur, zonder interventie van de wetgever, niet toekomt een voorziening als overtoollig te beschouwen en ze aan te wenden zonder dat er enig verband is met het doel waarvoor die voorziening is bestemd. Het rechtstreeks gevolg van de niet-opheffing van de voorziening zou dus zijn een verminderd resultaat ten belope van hetzelfde bedrag, met name niet een boni van 38 miljoen euro, maar wel een verlies van 137 miljoen euro. De twee andere punten waarbij voorbehoud werd gemaakt hadden betrekking op de geconsolideerde rekeningen. Alle wederzijdse saldo's tussen de diverse entiteiten konden niet op een perfect overeenstemmende wijze worden weggewerkt. Anderzijds blijkt uit de jaarrekeningen van IFB een bijkomend verlies van 6,2 miljoen euro dat niet in de geconsolideerde rekeningen van de NMBS werd opgenomen. Tijdens de raad van bestuur van 15 mei jongstleden hebben de revisoren van de geconsolideerde rekeningen meegedeeld dat sommige filialen – ABX – ook op grond van voorlopige saldo's werden geconsolideerd. In het eindverslag werd terzake niet langer voorbehoud gemaakt, aangezien die verschillen niet van significant belang zijn voor de NMBS-rekeningen. Zij wijzen erop dat de boekhoudkundige procedures bij sommige filialen grote tekortkomingen vertonen. Dankzij de afrondende werkzaamheden kon de weerslag van die tekortkomingen worden beperkt, maar als terzake niet de nodige verbeteringen worden aangebracht, zou dat in de toekomst wel eens niet meer het geval kunnen zijn. Ik heb de voorzitter van de raad van bestuur gevraagd of de raad het zou laten bij de situatie van de rekeningen zoals die door de vroegere raad van bestuur werden goedgekeurd, dan wel een wijziging van de rekeningen zou vragen. A priori zou ik het normaal vinden mocht

principales réductions de valeur en 2001 concernent les sociétés ABX, IFB et Edmond Depaire pour un total de 155 millions d'euros dont 6,78 millions d'euros pour IFB et 5,61 millions d'euros pour Edmond Depaire.

J'en viens à votre troisième question relative à l'impossibilité de valider complètement l'opération de neutralisation des dettes et des créances entre la SNCB et ses filiales. Cela concerne des créances et dettes correspondantes de respectivement 10,6 millions d'euros et 11,3 millions d'euros. D'autre part, lesdits comptes consolidés présentés au collège ont été établis sur base d'une situation provisoire pour IFB; les comptes annuels de cette filiale IFB font donc apparaître une perte supplémentaire de 6,2 millions d'euros qui n'ont pas été intégrés dans les comptes consolidés de la SNCB.

Quant à la rectification des comptes 2001, elle n'est pas de nature à influencer la filialisation en tant que telle et, par conséquent, le processus de filialisation proprement dit. Mais il peut, bien évidemment, influencer la manière dont ce processus va se concrétiser, notamment la valorisation de l'apport par la SNCB de ses filiales ABX dans le nouveau holding ABX à créer et évidemment l'impact de ces opérations sur ses comptes.

Enfin, au vu de sa situation comptable au 28 février 2002, la société IFB est tombée dans le champ d'application de l'article 633 du Code de sociétés. Il appartiendra donc à la SNCB de se prononcer sur la poursuite des activités de sa filiale endéans les deux mois comme le veut le Code des sociétés. Mais si on part de la situation comptable au 28 février 2002, il est urgent que la SNCB statue sur ce qu'elle entend faire: soit permettre à sa filiale de poursuivre ses activités et, dans ce cas, mettre à sa disposition de nouveaux moyens, soit les interrompre.

Voilà, monsieur le président, différents éléments émanant du premier et du second rapport du collège des commissaires-réviseurs. Dans le second, une réserve a d'ailleurs été levée. Je pousse le conseil d'administration à statuer avant l'assemblée générale sur la prise en considération du rapport et donc sur la modification de la présentation des comptes établis en vue de l'assemblée générale du 31 mai. Je souhaite que le CA travaille sur cette problématique pour que je puisse prendre attitude en tant qu'actionnaire avant et surtout durant l'assemblée générale. En effet, il est important que l'actionnaire puisse approuver les comptes annuels et donner décharge aux administrateurs.

Quant aux deux administrateurs, dont M. Depreter a dit qu'ils ont pris leurs distances, ils ont simplement confirmé ce qu'ils ont dit et écrit en mettant en évidence deux points qui leur posaient des problèmes. Ce sont ces mêmes points que le collège des réviseurs met en avant. Il est donc normal qu'un administrateur puisse, au moment où il est convoqué, mettre en évidence les questions qu'ils avaient posées notamment par écrit. C'est une responsabilité qui leur appartient et qui est tout à fait respectable.

men de rekeningen aanpassen met het oog op de voorstelling ervan aan de aandeelhouders tijdens de algemene vergadering van 31 mei. Ik wil dat de raad van bestuur die knoop doorhakt zodat ik als vertegenwoordiger van de aandeelhouder die nagenoeg alle aandelen bezit een standpunt kan innemen. Tevens moeten de raad van bestuur en vooral de gedelegeerd bestuurder een zo duidelijk mogelijk zicht op de situatie van de onderneming hebben teneinde op de gepaste manier te kunnen handelen. Inzake de participaties, betreffen de belangrijkste waardeverminderingen in 2001 de maatschappijen ABX, IBF en Edmond Depaire. Wat de onmogelijkheid om de neutralisering van de schulden en schuldvorderingen tussen de NMBS en haar filialen volledig te valideren betreft, gaat het om vorderingen en schulden voor een bedrag van 11 miljoen euro elk. De correctie van de rekeningen van 2001 zal het eigenlijke filialiseringsproces niet beïnvloeden. Maar ze kan wel de manier waarop dat proces concreet zal verlopen beïnvloeden, meer bepaald inzake de valorisatie van de inbreng door de NMBS van haar ABX-filialen in de nieuwe ABX-holding. Artikel 633 van het wetboek van vennootschappen is van toepassing op IFB. De NMBS moet dringend beslissen of zij wil dat haar filiaal zijn activiteiten voortzet en in dat geval moet zij het nieuwe middelen ter beschikking stellen. Vanuit die houding wil ik erop aandringen dit verslag in overweging te nemen en dus ook de voorstelling van de rekeningen ten opzichte van de algemene vergadering van 31 mei te wijzigen. Ik wens dat de raad van bestuur die problematiek onderzoekt vooraleer ik als aandeelhouder een standpunt inneem. De twee bestuurders hebben er enkel op gewezen dat zij bij twee punten vragen hadden.

Het waren precies die punten waar ook het College van revisoren de aandacht vestigde. Dat behoort tot hun verantwoordelijkheid.

06.04 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, je tiens tout d'abord à remercier Mme la ministre pour sa réponse pour le moins complète.

Madame la ministre, vous avez bien précisé que c'est à la date du 28 février 2002 que les comptes d'IFB tombaient sous la loi du Code des sociétés. Donc, le 19 avril, à l'occasion du conseil d'administration, on ne pouvait pas cacher aux administrateurs la situation d'IFB. Or, cela a été le cas. En effet, quand un administrateur a demandé quelle était la situation financière réelle d'IFB, aucun commentaire n'a été fait. "Tout allait bien, madame la Marquise!", alors que l'on savait déjà depuis un mois et demi environ que l'on tombait sous le coup de cette législation particulière.

Vous avez confirmé que la SNCB devait statuer sur le sort d'IFB et les aménagements financiers dans les deux mois. Il est donc important de suivre de près ce dossier.

Vous nous avez dit que vous souhaitiez que le conseil d'administration se réunisse. Vous avez même parlé d'une réunion programmée. Quand doit-elle avoir lieu? Vous ne savez pas! Je pense également avoir compris que vous souhaitiez qu'il prenne en considération le rapport des commissaires-réviseurs, mais également que vous souhaitiez une adaptation des comptes.

J'ai bien compris et je ne pense pas avoir transformé votre réponse, que vous considérez donc logique que la véritable situation financière apparaisse dans une situation de transition et de reprise, telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Si toutefois le conseil d'administration décidait de ne pas modifier les comptes 2001 présentés à l'assemblée générale, puis-je savoir quelle sera l'attitude de l'actionnaire majoritaire de la SNCB et donc de sa représentante, à l'occasion de l'assemblée générale du 31 mai prochain?

J'ai un dernier élément à vous soumettre. Je ne lui en veux pas particulièrement mais ne trouvez-vous pas assez incroyable la position de l'ex-administrateur délégué de la SNCB quand on met en évidence le manque d'information de certains de ses administrateurs? Le dossier IFB en est une preuve éclatante quand on voit la manière avec laquelle il ignore les considérations des membres du conseil d'administration qui ont posé les bonnes questions au bon moment. En tout cas, on est en droit d'attendre que la procédure d'assessment qui est en cours pour sélectionner un certain nombre de candidats administrateurs délégués valables prenne en considération les derniers événements vécus au sein de cette vénérable maison.

06.05 Jean Depreter (PS): Madame la ministre, à propos des récentes déclarations des administrateurs sortants, je suis tout à fait d'accord avec vous. Ils ont ressenti le besoin de faire une mise au

06.04 Olivier Chastel (MR): Mevrouw de minister, u hebt gepreciseerd dat het wetboek van vennootschappen vanaf 28 februari 2002 op IFB van toepassing is. Op de raad van bestuur van 19 april kon de toestand van IFB dus niet langer voor de bestuurders verborgen worden gehouden, maar dat is toch gebeurd.

De NMBS moet binnen een periode van twee maand over het lot van IFB beslissen. Het is belangrijk dit dossier op de voet te volgen.

U wenst dat de raad van bestuur bijeenkomt. U hebt zelfs gezegd dat er een bijeenkomst is gepland, maar u weet niet wanneer. U wenst dat de raad van bestuur het verslag van de commissarissen-revisoren in overweging neemt, maar ook dat hij de rekeningen aanpast.

Als de raad van bestuur beslist de rekeningen van 2001 niet te herzien, hoe zal de meerderheidsaandeelhouder dan reageren tijdens de algemene vergadering van 31 mei eerstkomend? Vindt u de houding van de vorige gedelegeerd bestuurder van de NMBS in het licht van het gebrek aan inlichtingen van sommige bestuurders niet ongelooflijk? Bij de huidige selectieprocedure van de kandidaten voor het ambt van gedelegeerd bestuurder moet rekening worden gehouden met de jongste gebeurtenissen die zich in deze eerbiedwaardige instelling hebben voorgedaan.

06.05 Jean Depreter (PS): Ik ga akkoord met u wat de jongste verklaringen van de aftredende

point car ils restent responsables pendant cinq ans des décisions qu'ils ont prises. J'ignorais ce fait et je peux dès lors comprendre leur démarche.

Le problème d'IFB m'a également fortement interpellé. La SNCB va-t-elle investir ou non? Si elle ne le fait pas, on se trouvera dans un cas de faillite tout à fait clair. Le cas IFB, nous l'avons dit et redit dans diverses circonstances, a montré un manque de transparence que nous ne pouvons accepter. Dans la nouvelle culture d'entreprise que nous allons essayer de développer, il faudra faire en sorte d'accentuer cette transparence.

J'ai une dernière réflexion qui rejoint les propos de M. Chastel. Madame la ministre, vous dites qu'en définitive, vous laissez le conseil d'administration prendre l'initiative de revoir ou non la mise en page des comptes. Il s'agit d'un jeu d'écritures: l'argent est là ou pas et, en l'occurrence, il fait défaut. C'est une question de présentation des choses. Si j'ai bien compris, pour éviter de revoir cette manière de présenter les comptes, il faut que le législateur intervienne. Puisque les 175 millions, si c'est bien la somme exacte, n'ont pas été utilisés pour l'objectif défini au préalable, l'intervention du législateur est nécessaire pour définir un nouvel objectif. N'est-il pas paradoxal de dire que c'est en fonction de la décision du CA que le législateur interviendra ou non? Je pose la question innocemment. N'est-ce pas au législateur à décider en premier lieu et, en fonction de cela, au conseil d'administration de se décider?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en vervoer over "het platform Lauwe LAR" (nr. 7160)

07 Question de M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la plateforme Lauwe LAR" (n° 7160)

07.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, ik ben te laat, omdat ik in een andere commissie ook een interpellatie moest houden. Ik hoop dat daarvoor wat begrip is; we zijn tenslotte allemaal parlementariërs. Het was zeker niet mijn bedoeling de minister te laten wachten.

Mevrouw de minister, ik heb u een schriftelijke vraag gesteld, vraag nummer 552 over de LAR in Lauwe-Menen. De aanleiding was dat er wat onvrede was in de streek, vooral bij de ondernemers uit Kortrijk, Roeselare en Tielt. Zij zeggen dat ze mee geïnvesteerd hebben in de aanleg van de LAR en dat de bediening en de faciliteiten te wensen overlaten. Er waren nogal wat goede vooruitzichten in verband met LAR bij de aanleg ervan. Het zou een intermodaal spoorcentrum worden vlakbij de E-17, vlakbij de Leie. Er werden dus hoge verwachtingen gecreëerd. De ondernemers uit de streek zijn evenwel ontgoocheld.

Ik heb u daarover schriftelijk ondervraagd. Maar u hebt de bal eigenlijk teruggekaatst. U hebt gezegd dat de ondernemers niet op de NMBS hoeven te schieten wegens het gebrek aan faciliteiten, mogelijkheden, bediening en sporen, want ze kiezen voor de

bestuurders betreft. Ze voelden de nood aan om de zaak op te helderen aangezien ze verantwoordelijk blijven voor de beslissingen van de jongste 5 jaar. Het IFB-probleem heeft een gebrek aan transparantie aangetoond die we niet kunnen aanvaarden. In de nieuwe ondernemingscultuur die we zullen proberen te ontwikkelen, zou deze transparantie moeten worden versterkt. U zegt dat u de raad van bestuur uiteindelijk laat beslissen of de voorstelling van de rekeningen al dan niet zal worden herzien. Aangezien de 175 miljoen – voor zover dat bedrag klopt – niet werd gebruikt zoals aanvankelijk was gepland, zou de wetgever een nieuw oogmerk kunnen vaststellen. Is het niet paradoxaal dat u het al of niet optreden van de wetgever afhankelijk maakt van de beslissing van de raad van bestuur?

07.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Bon nombre d'entrepreneurs de la région de Roulers, de Courtrai et de Tielt se plaignent d'avoir contribué à l'aménagement de la plate-forme sportive Lauwe LAR alors que les services et les facilités laissent à désirer. Il était prévu d'ériger un complexe sportif combiné à proximité de la E17 et de la Lys. Le principal concurrent du centre sportif "LAR" n'est pas Lille, comme l'a affirmé précédemment la ministre, mais bien Mouscron, en Belgique. Quels sont les coûts afférents à l'investissement dans la plate-forme sportive de Mouscron? Qui les a pris en charge? Faut-il parler, en l'espèce, de cofinancement?

concurrentie in Frankrijk, met name de terminal Lille-Sauveur.

Ik heb uw antwoord getoetst aan de mening van ondernemers in de streek en zij zijn het er niet mee eens. De grootste concurrent is niet zozeer Lille, maar het platform in Moeskroen, dat de NMBS enkele jaren geleden heeft aangelegd. De redenen zouden zijn dat het zelfs voor West-Vlaamse ondernemers goedkoper zou zijn om gebruik te maken van het platform in Moeskroen om van daaruit te opereren, en dat de service er bovendien beter zou zijn. Ik heb dus een aantal vragen die ik graag beantwoord zou zien.

De eerste vraag heeft betrekking op de investeringskosten van het platform in Moeskroen. Ik zou graag de totale investeringskosten kennen van dat platform. Wie heeft die investeringen betaald? Graag zag ik dat u de geïnvesteerde bedragen naast de instanties die hebben ingestaan voor de investeringen vermeldt. Ik verneem namelijk dat er sprake zou zijn van cofinanciering, waar nu zoveel om te doen is in Vlaanderen.

Ten tweede, klopt het dat het goedkoper is om vanuit Kortrijk een beroep te doen op het platform te Moeskroen dan op het vlakbij gelegen Lauwe LAR? Als dat zo is, hoe verklaart u dan dat prijsverschil, wetende dat de beide stations vanuit Kortrijk bediend worden?

De derde vraag heeft betrekking op de dienstverlening. Ik hoor dat de dienstverlening in Moeskroen beter is. Het laden en lossen zou daar bijvoorbeeld sneller kunnen gebeuren dan in Lauwe LAR. Kunt u dat bevestigen? Hoe verklaart u desgevallend dat verschil in bediening?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Bourgeois, wat uw eerste vraag over Dry Port Moeskroen-Lille International betreft, het gaat om een privé-onderneming. De NMBS beschouwt de door haar uitgebate terminal als een spooraansluiting. De infrastructuur is derhalve voor rekening van DPMLI. De LAR, gelegen op de gronden van de intercommunale Leiedal is voor de NMBS daarentegen een goederenspoor. Het heeft dus een openbaar statuut. De aanleg, het onderhoud, de vernieuwing en de aanpassing van de sporen zijn ten laste van de NMBS.

Wat de terminal van Moeskroen betreft, die is volledig uitgerust voor het vervoer van containers, laadkisten en opleggers. Het vervoer gebeurt met directe treinen, en dit zowel bij aankomst als bij vertrek. Op het ogenblik gebeurt alle vervoer van en naar die terminal via het station Kortrijk. De wagens bestemd voor vertrek uit de terminal van Moeskroen worden hoofdzakelijk vervoerd met twee directe treinen, dagelijks van maandag tot vrijdag.

Een rangeerlocomotief met dieseltractie uit Kortrijk zorgt voor de bedieningen van de terminal, voor het wegtrekken en het bevoorraden van de ledige wagens uit en op de terminal, voor het verplaatsen van de wagens op de terminal en voor het vormen van de trein.

Niettegenstaande veelvuldige inspanningen van de NMBS om het containerverkeer via Lauwe LAR te ontwikkelen, bleef er te weinig verkeer en was de uitbating van deze terminal niet rendabel. Sedert een paar jaar heeft een nieuwe firma zich op de goederenkoers van

Est-il exact qu'il est plus avantageux, lorsqu'on habite Courtrai, de se rendre à Mouscron qu'à Lauwe, pourtant tout proche? Dans l'affirmative, comment cela s'explique-t-il?

Il se dit que les services sont meilleurs à Mouscron, que le chargement et le déchargement sont plus rapides. Comment expliquer cette différence dans la qualité du service?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: La plate-forme de Mouscron, La Dry Port Moeskroen-Lille International (DPMLI) est une entreprise privée. La SNCB considère le terminal qu'elle exploite comme une liaison ferroviaire. Par conséquent, l'infrastructure est à charge de la DPMLI. Le domaine à Lauwe bénéficie d'un statut public. L'aménagement, l'entretien, le renouvellement et l'adaptation des voies sont à charge de la SNCB. Le terminal de Mouscron est entièrement équipé pour le transport de conteneurs. Les transports se font par train direct. Tout passe par la gare de Courtrai.

La SNCB a fait de sérieux efforts pour développer le transport par conteneurs via Lauwe Laar, mais il est apparu que l'exploitation du terminal n'était pas rentable compte tenu de la faiblesse du trafic. Depuis quelque temps, une

Lauwe LAR gevestigd. Zij behandelt echter steeds kleine hoeveelheden containers en wagens per werkdag. Het zijn dus steeds afzonderlijke wagens of kleine wagengroepen die steeds Antwerpen als bestemming hebben. De vrachtprijzen voor vervoer van afzonderlijke wagens zijn uiteraard hoger dan deze van directe treinen.

Deze terminals hebben totaal verschillende exploitatievoorwaarden. Eventuele prijsverschillen in de totale vervoerkost kunnen ontstaan doordat de overslagkosten in Moeskroen en Lauwe LAR verschillen en de rangeerkosten verschillen voor vervoer van en naar Moeskroen. In bloktreinen liggen de rangeerkosten merkkelijk lager dan voor het vervoer van en naar Lauwe LAR, want daar zijn afzonderlijke wagens.

Overigens bestaat het spoorvervoer te Lauwe hoofdzakelijk uit conventionele zendingen die geen gespecialiseerde terminal vereisen. De bedrijven die op de LAR gevestigd zijn, kunnen wel gebruikmaken van de publieke laad- en lossponen op het terrein. Zendingen van conventioneel vervoer zijn niet mogelijk vanuit DPMLI. Moeskroen en Lauwe kunnen dus volgens de NMBS absoluut niet worden vergeleken, noch qua organisatie, noch qua activiteiten.

07.03 Geert Bourgeois (VU&ID): Mevrouw de minister, ik heb een aantal verschillen gehoord. Het zouden in Moeskroen hoofdzakelijk volledige treinen zijn. In Lauwe zou het echter niet zo goed draaien en daar zou het meer over afzonderlijke of conventionele zendingen gaan. Toch heb ik op een aantal vragen geen antwoord gekregen, onder meer op de eerste vraag over de totale investeringskosten en wie deze heeft betaald. Ik had ook graag de tarieven gekend. U zegt dat er een prijsverschil is omdat het de ene keer gaat over aparte containers, en dan weer over volledige treinen. Toch had ik graag de prijzen gekend. Ook over de voorzieningen voor het laden en het lossen, en over een aantal andere zaken, blijf ik op mijn honger. Op mijn eerste vraag heb ik zelfs helemaal geen antwoord gekregen.

07.04 Minister Isabelle Durant: In mijn antwoord heb ik toch gezegd dat het gaat om een privé-bedrijf, DPMLI, en dat de infrastructuur voor rekening van DPMLI valt. Voor mij is het heel moeilijk om voor een privé-bedrijf de bedragen en de exploitatiekosten te bepalen. Uit mijn antwoord moet blijken dat het voor mij en voor de NMBS niet gemakkelijk is de bedragen en de exploitatiekosten te bepalen. Het enige dat werd gepreciseerd is dat de infrastructuur voor rekening van dit privé-bedrijf valt.

07.05 Geert Bourgeois (VU&ID): Er is dus geen cofinanciering gebeurd en het spoor heeft daarin niets geïnvesteerd? De aanleg van de sporen en het rangeerstation zijn dus privé gebeurd?

07.06 Minister Isabelle Durant: Volgens de NMBS wel.

07.07 Geert Bourgeois (VU&ID): Bestaan er nog precedents waarbij zoiets volledig privé is gebeurd en daarna door de NMBS

nouvelle entreprise utilise cette liaison mais cela ne concerne qu'un petit nombre de conteneurs et de wagons par jour, tous à destination d'Anvers. Le fret transporté par wagons séparés revient bien évidemment plus cher que les trains directs. La ligne Lauwe-Laar sert essentiellement à acheminer des envois conventionnels qui ne nécessitent pas un terminal spécialisé. Les entreprises situées sur le Laar peuvent utiliser les voies publiques de chargement et de déchargement sur le terrain.

En conclusion, Mouscron et Lauwe-Laar ne sont en rien comparables, que ce soit en matière d'équipement, d'activité ou d'organisation.

07.03 Geert Bourgeois (VU&ID): Vous n'avez pas répondu à ma question portant sur les coûts d'investissement et leur financement. Pouvez-vous me fournir un aperçu des tarifs puisqu'il semble y avoir une différence de prix selon qu'il s'agit de wagons séparés ou de rames entières.

07.04 Isabelle Durant, ministre: J'ai bien dit que la DPMLI est une entreprise privée. Elle utilise cette infrastructure pour son compte. Je puis difficilement déterminer les frais d'exploitation et les tarifs d'une entreprise privée.

07.05 Geert Bourgeois (VU&ID): L'aménagement des voies et la gare de triage ont donc été entièrement financés par des moyens privés?

07.06 Isabelle Durant, ministre: D'après la SNCB, oui. Il s'agit uniquement du terminal.

07.07 Geert Bourgeois (VU&ID): Je suppose que la voie qui mène

wordt uitgebaat? Ik ben op de hoogte van bepaalde goederensporen, maar dat gebeurt altijd in samenwerking met de NMBS. Eventuele exploitaties kunnen door particuliere bedrijven worden betaald – dat is zo in mijn stad – maar ik ben nooit op de hoogte geweest van volledige privé-investeringen voor een infrastructuur die door treinen van de NMBS worden gebruikt.

Nu rijden er treinen van privé-bedrijven op de sporen van NMBS. Hier is echter het omgekeerde gebeurd. Hier gaat het naar verluidt over een volledige privé-investering, waarvan de treinen van de NMBS dan gebruik kunnen maken.

au terminal a tout de même été aménagée par la SNCB. Je souhaiterais obtenir des précisions sur le coût de ces travaux d'aménagement. Il doit certainement être possible de retrouver ces informations quelque part.

07.08 Minister **Isabelle Durant**: Het gaat over de terminal.

07.09 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Akkoord, maar het spoor dat naar die terminal leidt, is wel aangelegd door de NMBS, evenals het spoor ter plaatse.

07.10 Minister **Isabelle Durant**: Wij hebben het over de terminal en niet over spooraansluiting of over de wegen die naar die terminal leiden.

07.11 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Misschien kan u nu niet antwoorden, maar ik zou het appreciëren als u eens laat onderzoeken hoe het zit met de kosten van de spooraanleg en dergelijke. Ik vermoed dat de NMBS toch over cijfers moet beschikken van de privé-investering die daar is gebeurd. Wat heeft het privé-bedrijf precies gedaan? Als er een akkoord is gesloten tussen het Spoor en een privé-bedrijf, moeten daarover toch gegevens bestaan?

07.12 Minister **Isabelle Durant**: Ik stel u voor dat ik u het antwoord op deze zaken schriftelijk bezorg.

07.12 **Isabelle Durant**, ministre: Je vous fournirai une réponse écrite à cette question.

07.13 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Dat is goed, mevrouw de minister.

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

08 Question de M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 7036)

08 Vraag van de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inschrijfstaks van auto's" (nr. 7036)

08.01 **Richard Fournaux** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, mon intervention sera brève.

Dans le cadre de mes activités de bourgmestre de Dinant, j'ai eu à m'occuper, avec ma police, de deux ou trois situations difficiles.

08.01 **Richard Fournaux** (cdH): Als burgemeester van Dinant werd ik, samen met mijn politiekorps, met twee of drie moeilijke situaties geconfronteerd.

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Seulement deux ou trois?

08.03 **Richard Fournaux** (cdH): Il y en a plus que cela. En tout cas, il n'y a déjà pas de problèmes à la gare!

Nous nous sommes rendu compte qu'une série de personnes

08.03 **Richard Fournaux** (cdH): Een aantal personen laten hun voertuig inschrijven op naam van nog minderjarige kinderen. De

n'hésitent pas à immatriculer leur véhicule au nom d'enfants encore mineurs. Nous ne savons pas quelle en est la raison; elle est peut-être d'ordre financier. Si ces enfants avaient quinze ou seize ans, cela pourrait se comprendre mais lorsqu'il s'agit d'un enfant de trois ans, il y a de quoi se poser des questions. Après vérification, nous avons constaté que dans la législation, rien n'interdit de procéder de la sorte.

Une personne qui a eu connaissance du fait que j'allais poser cette question, m'a également raconté que, pour pouvoir bénéficier d'un véhicule adapté à une personne handicapée ou d'une carte de handicapé permettant des facilités en matière de parking, etc., certaines personnes font immatriculer leur véhicule au nom d'une personne ou d'un enfant handicapé.

Dès lors, ne pensez-vous pas, madame la ministre, qu'il y a une lacune dans la législation puisqu'elle permet l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un enfant mineur?

08.04 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, chers collègues, effectivement, ni l'arrêté royal datant du 31 décembre 1953 ni ses différentes modifications ne prévoyaient un âge minimum pour posséder un véhicule inscrit à son nom. Après un décès, par exemple, il peut arriver qu'un enfant de trois ou quatre ans soit l'héritier d'un véhicule. Rien n'empêche qu'un adulte utilise ce véhicule pour conduire cet enfant à l'école ou en vacances. Ce n'est donc pas le fait d'être titulaire d'une immatriculation qui autorise quelqu'un à conduire un véhicule sur la voie publique mais bien le fait d'être détenteur d'un permis de conduire.

Immatriculation ne signifie pas propriété puisqu'il est possible d'immatriculer un véhicule tant au nom de son propriétaire qu'au nom de son utilisateur. Cette disposition permet de rencontrer certaines situations particulières dans lesquelles peuvent se trouver les citoyens et les entreprises. Comme nous tous, je partage votre souci de simplification administrative.

En ce qui concerne les modalités de contrôle concernant les taxes et facilités, notamment celles réservées aux handicapés, ce point ne relève pas de mes compétences mais de celles de mes collègues, le ministre des Finances et le ministre des Affaires sociales, en ce qui concerne les cartes de parking.

Mes services – particulièrement la DIV – collaborent en tous temps avec ces services lorsqu'ils sont sollicités pour effectuer un contrôle d'utilisation éventuellement abusive des facilités dont peuvent bénéficier les personnes à mobilité réduite.

Comme je l'ai dit, il ne faut donc pas confondre immatriculation et propriété. En aucune manière, un enfant de trois ans ne peut profiter de facilités liées à un héritage qu'il aurait obtenu. C'est bien sûr un adulte qui devrait conduire le véhicule, éventuellement pour en faire bénéficier l'enfant. Cette situation est compliquée mais il ne s'agit pas d'un détournement abusif de textes anciens.

08.05 Richard Fournaux (cdH): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre de sa réponse. Une chose est sûre: on peut imaginer qu'à un moment donné, le détenteur d'un véhicule ne puisse plus le

wetgeving verbiedt dat niet.

Naar verluidt zouden sommige personen hun voertuig op naam van een gehandicapte of een gehandicapt kind laten inschrijven om een gehandicaptenkaart te kunnen krijgen.

Betreft het hier geen leemte in de regelgeving?

08.04 Minister Isabelle Durant: De wet voorziet inderdaad niet in een minimumleeftijd voor de inschrijving van voertuigen.

Het is mogelijk om een voertuig zowel op de naam van de eigenaar als op die van de gebruiker te laten inschrijven teneinde te kunnen inspelen op bepaalde bijzondere situaties waarin burgers of ondernemingen kunnen verkeren.

De controlemodaliteiten met betrekking tot de taksen en de geboden faciliteiten, inzonderheid die welke gelden voor gehandicapten, ressorteren onder de minister van Financiën en de minister van Sociale Zaken.

Mijn diensten verlenen hun medewerking aan de controle met betrekking tot het eventueel onrechtmatig gebruik van de faciliteiten die voor personen met beperkte mobiliteit gelden.

08.05 Richard Fournaux (cdH): Ik begrijp dat als de eigenaar van een voertuig het niet meer kan

conduire pour une raison ou une autre et que, dès lors, on immatricule le véhicule au nom d'une autre personne. Je peux parfaitement le comprendre. Mais il n'y a pas que les sociétés. Il y a quantité de situations particulières, comme celles des personnes handicapées qui peuvent posséder un véhicule et demander de l'immatriculer au nom de quelqu'un d'autre ou inversement.

J'ai bien compris la teneur de votre réponse. Je peux comprendre la logique d'immatriculer un véhicule pour un enfant qui serait proche de la majorité et donc de la possibilité de conduire un véhicule parce qu'il n'a plus que 6 mois d'attente et qu'il a hérité d'un véhicule. Mais je ne peux l'admettre pour un enfant de trois ans. De tels agissements démontrent manifestement que ces gens trafiquent avec les voitures et que, pour éviter d'immatriculer deux ou trois véhicules, ils ont immatriculé un véhicule au nom des enfants.

C'est forcément lorsqu'un conflit dans le couple surgit qu'on se rend compte de la machination. Selon moi, ce système ne peut donner lieu qu'à des abus. Je n'ai pas la solution, mais je voulais apporter ce modeste témoignage. Ma zone de police m'a confirmé que ce cas n'était pas si exceptionnel. Dès lors, la question est de savoir s'il n'y a pas en cette matière un vide juridique qui devrait être comblé.

Mon intention est simplement d'attirer l'attention de Mme la ministre afin de corriger ou éventuellement mieux organiser les choses.

08.06 Isabelle Durant, ministre: S'il faut améliorer les textes, je ne suis pas fermée. Si le texte permet des abus, je trouve que cela mérite qu'on s'y penche. Je ferai regarder cela de plus près. Mais quant à la différence entre un enfant de trois ans et un enfant de 16 ans, dans les deux cas, ils ne peuvent pas conduire. A l'occasion d'une autre question, on m'a mis en évidence des cas inverses où un très jeune enfant, qui est très loin de pouvoir conduire, bénéficiait du véhicule qui était immatriculé à son nom, dans le cadre d'un héritage. Je suis d'accord qu'il faut éviter ou identifier les mesures qui pourraient aboutir à des abus qui, par définition, doivent être sanctionnés.

08.07 Richard Fournaux (cdH): Je voudrais me permettre d'ajouter un petit élément qui n'était pas dans ma question. Vous savez qu'un des gros problèmes des compagnies d'assurances actuellement est le système où on immatricule le véhicule des jeunes conducteurs au nom des parents ou de quelqu'un d'autre.

besturen, het op naam van een andere persoon wordt ingeschreven. Er zijn echter tal van bijzondere situaties, zoals die van gehandicapten die eigenaar kunnen zijn van een voertuig en het op naam van een derde laten inschrijven of omgekeerd.

Ik kan begrijpen dat men een voertuig laat inschrijven op naam van een kind dat bijna meerderjarig is en een auto heeft gekregen. Ik kan dat echter niet begrijpen wanneer het een kind van drie jaar oud betreft.

Die regeling kan enkel aanleiding geven tot misbruiken. Zou men die juridische leemte niet moeten opvullen?

08.06 Minister Isabelle Durant: Ik zal laten nagaan of de tekst de deur openzet voor misbruiken. Wat het verschil tussen een kind van drie en een kind van zestien betreft ... Geen van beiden kan of mag autorijden, maar eventuele misbruiken moeten worden opgespoord en bestraft.

08.07 Richard Fournaux (cdH): Een van de grote problemen waarmee de verzekeringsmaatschappijen geconfronteerd worden, heeft te maken met de inschrijving van het voertuig van de jonge bestuurder op naam van een derde.

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

09 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invordering van parkeergelden" (nr. 7246)

09 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recouvrement des taxes de stationnement" (n° 7246)

09.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, men begint meer en meer de exploitatie van

09.01 Ludo Van Campenhout (VLD): L'exploitation des aires de

openbare parkeerplaatsen over te dragen aan een private concessiehouder of een autonoom gemeentebedrijf. Zij staan dan ook in voor de niet-betaalde retributies voor het gebruik van het openbaar domein. In het verleden weigerde de DIV op grond van overwegingen over de privacy alle medewerking bij het identificeren van de houder van de nummerplaat. Daardoor kregen wanbetalers in de praktijk vrij spel en was het als gemeentelijke overheid moeilijk een parkeerbeleid te sturen.

Om dit te verhelpen, is op 20 juli 2001 een nieuw koninklijk besluit uitgevaardigd dat in werking zou treden op 1 oktober 2001. Daarin is bepaald dat de identificatiegegevens worden meegedeeld wanneer retributies verschuldigd zijn inzake de inverkeerstelling en het gebruik van het voertuig. Het parkeren van een voertuig is duidelijk een vorm van gebruik van een voertuig en het parkeergeld is juridisch duidelijk een retributie.

Toch weigert de DIV ook nu nog om de door het parkeerbedrijf gevraagde gegevens mee te delen. Het privacyargument, dat opnieuw wordt gebruikt, is om volgende redenen niet van toepassing. De concessiehouders en de autonome parkeerbedrijven vervullen een openbare dienst. Zoals de DIV suggereerde, wordt in de aanvraag uitdrukkelijk bevestigd dat de gegevens uitsluitend met het oog op de inning van parkeerretributies zullen worden gebruikt, zodat er geen enkel gevaar van misbruik bestaat. Het nieuwe koninklijk besluit van 20 juli 2001 viseert duidelijk de inning van parkeerretributies en een openbaar bestuur moet zelf zijn eigen reglementering volgen. Het is onverklaarbaar dat de DIV de reglementering die hij zelf ontwierp en die een versoepeling beoogde, naast zich neerlegt. Het gaat om een acuut probleem, waarbij een openbare dienst zijn eigen regelgeving miskent, waarbij die dienst schade toebrengt aan talrijke publieke overheden en private bedrijven en waarbij een beloning wordt gegeven aan personen zonder burgerzin. Bovendien wordt een krachtdadig gemeentelijk parkeerbeleid gehinderd. Daarenboven blijkt dat minister Duquesne de aanstelling van private parkeerwachters wil aanmoedigen. De houding van de DIV doorkruist dat beleidsvoornemen.

Ik wou u vragen of de DIV wel degelijk de gevraagde gegevens aan de vermelde parkeerbedrijven moet meedelen. Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat dit ook in de praktijk zal gebeuren?

09.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, tot vandaag zijn parkeerbepalingen en dus ook het betalend parkeren nog steeds opgenomen in het verkeersreglement. Bijgevolg deelt de DIV geen enkel persoonsgegeven van het repertorium van de voertuigen rechtstreeks mee aan een privé-bedrijf. Vandaag stellen wij vast dat sommige steden overgaan tot het in concessie geven van het betalend parkeren op de openbare wegen van een stad aan privé-bedrijven. Het arrest van het Hof van Cassatie van 11 juni 1998 reikt elementen tot antwoord op uw vraag aan.

Het Hof van Cassatie heeft geoordeeld dat het feit dat een gemeente de eigenaar en/of bestuurders van voertuigen, waarvan parkeerwachters, die geen politionele bevoegdheid hebben, de kentekenplaat hadden genoteerd, heeft laten identificeren via de kanalen van de politie en de burgemeester, als hoofd van de

stationnement publiques est de plus en plus souvent confiée à des entreprises privées ou à des entreprises communales autonomes. Mais comment ces sociétés peuvent-elles intervenir à l'égard des mauvais payeurs? En effet, pour une question de protection de la vie privée, la DIV refuse d'identifier les propriétaires des plaques minéralogiques. En juillet 2001, un arrêté royal a été promulgué pour tenter de remédier à ce problème. Or, la DIV continue de refuser obstinément de communiquer des données à des sociétés de parking non publiques, même si elles sont utilisées exclusivement pour le recouvrement des recettes de parking. De quel droit la DIV peut-elle opposer un tel refus? Il est tout de même inadmissible qu'un service public fasse fi de la législation et porte préjudice à d'autres institutions publiques et privées. En agissant de la sorte, la DIV empêche toute politique de stationnement efficace. Comment la ministre va-t-elle intervenir pour régler ce problème?

09.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les dispositions relatives au stationnement font partie intégrante du code de la route. Il s'ensuit que la DIV ne communique pas de données personnelles directement à des entreprises privées. Un nombre croissant d'administrations communales délèguent l'exploitation des aires de stationnement publiques à des entreprises privées.

Le 11 juin 1998, la Cour de

administratieve politie, op zich geen schending is van de gelijkheid van bewijsmogelijkheden voor de partijen in het geding. Het Hof heeft ook geoordeeld dat, gezien de persoonsgegevens van het repertorium van de voertuigen bedoeld zijn voor de politie, bevoegd over het wegverkeer, voor de verkeersveiligheid en voor de administratieve politie, de burgemeester, handelend als hoofd over de administratieve politie gewettigd is zich deze gegevens te laten meedelen.

Het is dus via deze tussenschakel politie–burgemeester, waar het privé-bedrijf door een concessie aan verbonden is, dat de identificatie van de kentekenplaat van in eerste instantie zij die opteren voor een bepaald tarief via een retributiebon en in tweede orde van niet-betalen van de parkeerretributie gebeurt. Gezien dergelijke privé-bedrijven naast hun concessie-opdrachten voor een of meer gemeenten ook vaak activiteiten hebben in het beheer van private parkeerplaatsen, garages en gebouwen bestaat het risico dat in de vermenging van de opdrachten DIV-bestanden geraadpleegd worden voor zaken zonder finaliteit.

Vervolgens merk ik op dat de koninklijke besluiten van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, naast de reeds vermelde doeleinden in artikel 6 paragraaf 2 nummer 2 als een van de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens van het repertorium mogen worden verwerkt ook nog de identificatie vermeldt van de natuurlijke of rechtspersoon die belasting of retributie verschuldigd is inzake de verwerving, de inschrijving, de inverteerstelling, het gebruik of de buitengebruikstelling van een voertuig.

Het wetsontwerp van de regering, daterend van de Ministerraad van februari 2002, voorziet op heden in de mogelijkheid voor de gemeenteraden enkel bepalingen inzake de beperkte parkeertijd en het bewoner-parkeren af te handelen via het instellen van parkeerheffingen. In het licht van het voorgaande onderzoekt mijn administratie of de bestaande reglementering voldoende is om de toekomstige behoefte wettelijk en praktisch te voldoen of dat een aantal aanpassingen dienen te gebeuren.

Tot slot kan ik stellen dat privé-bedrijven wel toegang hebben tot het DIV-bestand, maar dat effectief vanuit een bezorgdheid voor de privé-levenssfeer het niet de bedoeling kan zijn deze gegevens in het openbaar te grabbel te gooien. Ik verwijs naar de lopende discussie over de privacy van de identiteitskaart. Vanuit de bezorgdheid van beveiliging van de controle op de toepassing en vanuit praktische overwegingen is het lokale bestuur hiervoor het best geplaatst. De toegang verloopt via het lokale bestuur of de lokale politie en is dus onrechtstreeks.

09.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de minister, dit is een onvolledig antwoord. Het gaat inderdaad over privé-bedrijven, maar ook over autonome gemeentebesturen die 100% publiek zijn en een verlengstuk van het gemeentebestuur.

09.04 Minister Isabelle Durant: Van de burgemeester, dus het college, niet de gemeenteraad.

09.05 Ludo Van Campenhout (VLD): Op basis van het koninklijk

Cassation a prononcé un arrêt important à ce sujet: dans la mesure où les données sont en fin de compte destinées à la police, les services de gardiennage de parking non policiers sont autorisés à les collecter, moyennant identification par le biais de canaux policiers

L'identification doit donc se faire par le chaînon intermédiaire police/bourgmestre. Cette méthode garantit aussi que les entreprises privées n'abusent pas des données.

Nous examinons si une adaptation de la législation concernée est nécessaire ou souhaitable.

09.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Dans sa réponse, la ministre s'est concentrée sur les entreprises privées.

09.05 Ludo Van Campenhout (VLD): Cependant, ma question

besluit van 20 juli 2001 is de DIV nu al verplicht om de gevraagde gegevens aan de parkeerbedrijven mee te delen. De inning van parkeerretributies wordt dus duidelijk geïnviseerd.

avait également trait aux entreprises communales autonomes qui sont aussi bridées par l'intervention rigide de la DIV. Celle-ci ignore l'arrêté royal du 20 juillet et on laisse faire. Or, la perception des redevances de stationnement en souffre.

09.06 Minister **Isabelle Durant**: Dit gebeurt slechts als men retributie verschuldigd is. Dit gebeurt dus niet automatisch.

09.07 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Retributies zijn altijd verschuldigd.

09.08 Minister **Isabelle Durant**: Als de mensen betalen, is er geen probleem. Als men niet betaalt is men retributie verschuldigd.

09.09 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Volgens mij moet de DIV wel de identificatie meedelen om de retributie te kunnen innen.

09.10 Minister **Isabelle Durant**: Dat is correct, maar, de DIV moet via een kanaal dat geen rechtstreekse verbinding vormt tussen de DIV en privé-bedrijven. De DIV volgt een weg langs de overheden, de burgemeester of de lokale politie die onder de bevoegdheid van de burgemeester valt, om bepaalde informatie te verkrijgen.

09.11 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Krachtens het koninklijk besluit van 20 juli 2001 moet de DIV aan privé-parkeerbedrijven of aan autonome gemeentebedrijven de identificatie meedelen via de burgemeester.

09.11 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Non, car par la méthode indirecte de la collecte des données que j'ai décrite brièvement tout à l'heure, une politique efficace peut être mise en œuvre en matière de redevances.

09.12 Minister **Isabelle Durant**: Inderdaad. Er is geen rechtstreekse verbinding voor elementen over het privé-leven dat steeds via de burgemeester of de lokale politie gaat. Deze elementen kunnen steeds worden teruggestuurd naar de privé-bedrijven die over de concessie beschikken.

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

10 Vraag van de heer **Francis Van den Eynde** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "ABX" (nr. 7147)

10 Question de M. **Francis Van den Eynde** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "ABX" (n° 7147)

10.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb deze vraag ingediend, omdat ze betrekking heeft op een steeds opduikend gerucht. Ik verwijs in het precieze geval naar een artikel dat is verschenen in het dagblad De Morgen van 3 mei jongstleden. Ik weet uit ervaring dat De Morgen niet altijd een betrouwbare krant is. Nochtans denk ik dat de beschuldiging, die in het artikel wordt gesuggereerd tegen de

10.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Selon le quotidien *De Morgen*, M. Schouppe a délibérément sous-évalué des actifs de la SNCB dans la comptabilité. Ces actifs devaient être vendus à ABX qui,

vroegere directie van de NMBS in het algemeen en de heer Schouppe in het bijzonder, dermate grof is en dat het over dermate veel geld gaat dat wij de regering terzake aan de tand moeten voelen.

Waarover gaat het? Men beweert dat de heer Schouppe een aantal activa van de NMBS in de boekhouding heeft laten onderwaarderen, zodat hij die activa aan die ondergewaardeerde prijs aan ABX zou kunnen verkopen en ABX zijn hoge schulden zou kunnen aflossen door het herverkopen van die activa aan een normale prijs. Een van de voorbeelden dat wordt gegeven, heeft betrekking op de gronden aan het Kleine Eiland in Brussel op de grens tussen Anderlecht, Sint-Gillis en Vorst. Volgens de krant De Morgen zouden die gronden een werkelijke waarde hebben van 260 miljoen euro, terwijl ze slechts geboekt staan voor 10.000 euro.

Indien dat waar is, is het uiteraard een zwaar verhaal. Hetzelfde geldt ook indien het niet waar is, want dat is hoe dan ook een zware beschuldiging voor iemand die zich terzake niet kan verdedigen. Om die reden wil ik u als verantwoordelijk minister de vraag stellen wat er van aan is.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, in uw geschreven vraag had u het over een nota die ter kennis van de regering werd gebracht en die zou handelen over de procedure die de NMBS zal volgen inzake de toekomstige autonomie van ABX. Ik zie niet in hoe dat mogelijk zou zijn, aangezien het in eerste instantie aan de raad van bestuur van de NMBS is om de beslissing van de regering uit te voeren door een ABX-holding op te richten die uiteraard beschikt over een kapitaal en statuten.

De eerste vergadering van de raad van bestuur had nog niet plaatsgevonden waardoor het onderwerp nog niet kon worden behandeld. Op 15 mei jongstleden heeft de heer Schouppe aan de raad van bestuur zijn strategie voor de ontwikkeling van de ABX-holding voorgesteld. De raad gaf een mandaat aan zijn voorzitter om alle handelingen te stellen die nuttig zijn voor de oprichting van de holding en om het contract van de heer Schouppe te onderhandelen als executive president van ABX.

De raad vroeg overigens dat de heer Schouppe hem de rekeningen van elk van de filialen zou verschaffen op grond van het financiële verslag die de filialen hem eind mei zullen geven. De raad heeft ook beslist zich pas uit te spreken na een volledig onderzoek van de aldus voorgelegde gegevens, zowel mondeling als in een geschreven documentatie die hij uiterlijk 8 dagen vóór het nemen van gelijk welke beslissing zou moeten krijgen.

Het is pas na dat onderzoek dat de raad zich zal uitspreken over de gekozen valorisatiemethode, dus ook wat Klein Eiland en ander patrimonium betreft.

De Raad zal zich na dit onderzoek uitspreken over de gekozen valorisatiemethode en over het bedrag dat eruit zal voortvloeien inzake de valorisatie van de bijdragen van de NMBS in de nieuwe ABX-constructie.

In verband met de voor ABX benodigde financiering waarvan de heer

en les revendant ensuite au prix réel du marché, devait ainsi amortir ses dettes. Il s'agirait entre autres des terrains situés à Bruxelles-Petite-Ile que l'on aurait comptabilisés pour une valeur de 10.000 euros mais qui en valent en réalité 260 millions.

Ces informations sont-elles exactes?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre: La création d'un Holding ABX relève de la responsabilité du Conseil d'administration de la SNCB. Celui-ci ne s'est toutefois pas encore réuni. Il a mandaté M. Schouppe pour créer le holding ABX et pour négocier son propre contrat comme *executive president* d'ABX. L'on a demandé à M. Schouppe de dresser un bilan de la situation financière de toutes les filiales fin mai. Le Conseil d'administration s'exprimera en fonction de ces données sur la méthode de valorisation et sur les montants que représente la part de la SNCB dans la nouvelle construction.

La direction du holding autonome ABX, qui doit encore être créé, devra se lancer à la recherche de capital pour l'entreprise. La SNCB doit prendre toutes les précautions juridiques et financières et veiller à ce que la décision prise le 22 février 2002 en Conseil des ministres soit exécutée correctement.

Le conseil d'administration de la SNCB évaluera la valeur du patrimoine d'ABX. Je ne doute pas qu'il protégera ce patrimoine. Mais il a cependant besoin de temps

Schouppe gewag maakt, heeft de raad van bestuur akte genomen van de beslissing van de Ministerraad van 22 februari 2002. Eens de holding is opgericht moeten de beheersorganen van ABX op zoek gaan naar het kapitaal dat nodig is voor de ontwikkeling van het bedrijf. De raad van bestuur van de NMBS heeft ook beslist de nodige maatregelen te nemen om te beschikken over alle juridische en financiële garanties in verband met dit dossier. Ik doe uiteraard een beroep op de beheersorganen van de NMBS om erop toe te zien dat de vorming van de ABX-holding gebeurt overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van februari 2002, zoals ik overigens schriftelijk heb laten weten aan de voormalige voorzitter en de voormalige gedelegeerd bestuurder en zoals ik het ook, op zijn verzoek, ten overstaan van de nieuwe raad van bestuur heb bevestigd.

pour mener une étude sérieuse.

In verband met de activa van de NMBS heeft de raad van bestuur in een recente vergadering laten weten dat hij stappen heeft ondernomen om over te gaan tot de evaluatie van de gronden en de gebouwen die deel uitmaken van de afdeling ABX-België van de NMBS. Zulks betekent ook dat deze evaluatie zal gepaard gaan met een volledige lijst van het patrimonium van deze afdeling. De raad van bestuur van de NMBS heeft ook laten weten dat hij alle waarborgen wil over de financiële en juridische gevolgen van de transfer van het patrimonium. Ik twijfel er helemaal niet aan dat de raad van bestuur zal toezien op de bescherming van het patrimonium van het bedrijf, maar hij moeten uiteraard de tijd krijgen om de vereiste analyse uit te voeren in het kader dat ik hier heb geschetst.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, ik noteer dat de minister in haar antwoord op een beschaafde, beleefde en gedocumenteerde wijze meedeelt dat De Morgen in haar artikel van 3 mei 2002 uit haar nek kletst. Ik zal het nog iets brutaler zeggen, maar de minister heeft het beleefder uitgedrukt: het artikel uit De Morgen is zever. Ik ben blij met haar antwoord.

10.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Selon la ministre Durant, les informations publiées dans *De Morgen* ne sont donc que balivernes.

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

*Voorzitter: Francis Van den Eynde
Président: Francis Van den Eynde*

11 Vraag van de heer Luc Goutry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichting voor fietsers om 's avonds en 's nachts met de verlichting aan te rijden" (nr. 7237)

11 Question de M. Luc Goutry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'obligation pour les cyclistes de rouler le soir et la nuit avec l'éclairage allumé" (n° 7237)

11.01 Luc Goutry (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag zal misschien de wenkbrauwen doen fronsen, maar ze is toch niet helemaal uit de lucht gegrepen. Ik ga even terug naar het verslag van de commissievergadering van 18 maart 2002. Toen heeft onze eminente collega Daan Schalck van de SP.A, de minister ondervraagd over het feit of de fietsers overdag al dan niet met licht moesten rijden. Hij zegt er zelf bij dat hij niet weet of het een mop is of een ernstige zaak, maar hij had vernomen dat ergens op de Staten-Generaal zou gecirculeerd hebben dat fietsers

11.01 Luc Goutry (CD&V): Les jeunes cyclistes sont de moins en moins nombreux à allumer les phares de leur vélo le soir ou pendant la nuit. Ceci est évidemment extrêmement dangereux. J'ai personnellement pu constater que les cyclistes circulant sans phares sont

overdag verplicht zouden worden met licht te rijden.

De heer Schalck ontwikkelde een hele redenering en was van mening dat het toch niet zo fietsvriendelijk zou zijn om de mensen overdag met een fiets met licht te laten rijden. We weten allemaal dat we een beetje meer energie verbruiken door de dynamo, die zich tegen het wiel aanklemt. Het is pas wanneer men de dynamo doet draaien, dat het licht begint te branden. De heer Schalck vroeg zich af of dit tot een grotere veiligheid zal leiden. Hij denkt van niet. Zal een fietser veiliger zijn als hij op een zonnige dag met licht rijdt? Dat was ongeveer de vraag van de heer Schalck.

De minister onderstreepte dat dit niet van de Staten-Generaal kwam. Zij had daarover ook iets gehoord en het zou gaan over een voorstel van een voorzitter van een meerderheidspartij. Dat had u toen geantwoord, mevrouw de minister.

Toen ik dat las, mevrouw de minister, ging er bij mij bij wijze van spreken een ander lichtje branden. Het valt namelijk meer en meer op dat fietsers niet alleen overdag het licht niet gebruiken, maar ook 's avonds en 's nachts helemaal niet. Dit is een algemene vaststelling. Ze is blijkbaar niet zo occasioneel aangezien het fenomeen zich in alle gemeenten voordoet. Het gaat vooral om jonge mensen, die zich niet meer vergewissen of het licht van hun fiets al dan niet in orde is en zich alzo op de baan begeven. Dit is een heel gevaarlijke situatie, want een fietser, een zwakke weggebruiker, is zeer kwetsbaar. Bijgevolg schept de fietser, die geen licht vooraan en achteraan heeft en weinig gerucht maakt, behalve door zijn kreunen misschien, in vele gevallen zeer gevaarlijke situaties.

Ikzelf woon langs een grote baan – spreek uit eigen ervaring – waar slechts langs één kant van de weg een fietspad is. In de beide rijrichtingen gebruiken de fietsers dus hetzelfde fietspad en dat ligt ongeveer aan de uitrit van mijn woning. In de winter stel ik dagelijks vast, niet nu en dan, dat zowel 's morgens – het is dan nog donker – als 's avonds en 's nachts fietsers zonder licht rijden. Ze zijn onzichtbaar: een zwarte fiets met een donkere figuur in de nacht kan men niet zien. Het is zeer gevaarlijk.

Mevrouw de minister, vandaar mijn vraag of het niet hoog tijd is om ons daar wat meer om te bekommeren en niet zozeer over het feit of de fietsers bij klaarlichte dag met licht moeten rijden. Ik vind dat dit absoluut niet nodig is. Het heeft geen enkele zin. Bromfietsers en motorfietsers doen dat, maar zij verplaatsen zich met een veel grotere snelheid.

Mijn vraag is of u als minister van Verkeer niet een veel duidelijker signaal zou moeten geven in de richting van een soort handhavingsbeleid met strengere controles. Mij werd gezegd dat rijden zonder of met een defect licht en het niet gebruiken van het licht in het donker, een zware overtreding is. De boete bedraagt 5.000 tot 6.000 frank. Ik vind het ongehoord dat er dagelijks tientallen fietsers rijden, die de moeite niet doen om het licht te gebruiken of bij wie het licht op de fiets defect is.

Dat is niet alleen zo voor fietsers, maar meer en meer ook bij bromfietsen en scooters. Die rijden al snel 40 tot 50 kilometer per uur. Jonge mensen vragen zich blijkbaar niet meer af of zij wel zichtbaar

invisibles.

Ne serait-il pas grand temps de remédier à ce problème? Il me revient que le montant des amendes correspondant à une telle infraction varie entre 5.000 et 6.000 francs. Il est inqualifiable que chaque jour des dizaines de cyclistes n'allument pas leurs phares. Ce constat s'applique également aux mobylettes et aux scooters.

La ministre a-t-elle connaissance de ce problème? Confirme-t-elle qu'il s'agit d'un phénomène très dangereux? Juge-t-elle les contrôles suffisants? Quelles mesures envisage-t-elle de prendre? Une sensibilisation accrue me paraît nécessaire au niveau national, au même titre qu'une plus grande attention pour la répression au niveau local.

en veilig zijn: zij zijn gewoon op pad met hun fiets of bromfiets.

Mevrouw de minister, kent u dat probleem? Zeg ik hier iets waarvan u vindt dat het niet zo'n vaart loopt? Vindt u het fietsen zonder licht 's avonds en 's nachts wel een groot probleem? Bevestigt u dat dit zeer risicovol en zeer gevaarlijk is, omdat fietsers op dat ogenblik door autovoerders helemaal niet kunnen worden opgemerkt? Vindt u dat er hierop genoeg toezicht is en dat het handhavingsbeleid volstaat? Welke maatregelen overweegt u om hierrond actie te voeren? Mij lijkt het belangrijk hiervan een punt te maken bij de gemeenten, de politie, de scholen en bij jonge mensen. Met het oog op de veiligheid is dit belangrijk. Misschien moet men wel veel bestraffender optreden en boetes uitdelen voor een zware overtreding, zodat men het leert door het te voelen. Daarnaast moet men echter ook aan sensibilisatie doen. Enkel repressie zonder brede omkadering lijkt mij niet goed. Vandaar mijn vragen en mijn oproep.

11.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Goutry, eerst een kleine herinnering inzake de bekende problematiek van de fietsverlichting. Bij de fietsindustrie, de politie en de Fietzersbond heerst eensgezindheid over het feit dat er iets schort aan het gebruik van de fietsverlichting en in veel gevallen ook aan de kwaliteit van de geïnstalleerde verlichting. Het spreekt voor zich dat bij het ontbreken van een deugdelijke verlichting in bepaalde omstandigheden de fietser zich aan een groot risico blootstelt. Het verkeersreglement is nochtans duidelijk. Gewone fietsen moeten uitgerust zijn met een wit of geel licht vooraan en een rood licht achteraan. Dit laatste moet 's nachts bij helder weer zichtbaar zijn op 100 meter afstand. Bovendien zijn ook volgende reflectoren verplicht: vooraan een witte en achteraan een rode, twee gele of oranje reflectoren per pedaal en een witte reflecterende strook of twee gele of oranje reflectoren per wiel. Last but not least is het gebruik van lichten verplicht in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien op een afstand van ongeveer 200 meter. Dat is de regel.

Dan is er de controle. Ik ga met u akkoord, maar de vaststelling van de prioriteiten inzake verkeerstoezicht door de lokale politie gebeurt op zoneaal niveau. Ik heb weet van politiezones die op dit vlak ernstige inspanningen leveren, bijvoorbeeld door preventief nazicht van fietsen in scholen. Voor bijkomende informatie, zoals controlestatistieken en eventuele verwachtingen van hogere controles, dient u zich te wenden tot minister Duquesne.

De initiatieven die momenteel worden ontwikkeld, zijn vooral gericht op de bewustmaking van bepaalde doelgroepen, onder andere de schoolkinderen. Het is heel belangrijk om te voorzien in een opleiding voor jongeren. Het BIVV leverde op dat domein, vaak in samenwerking met de politiediensten en scholen, reeds belangrijke inspanningen.

Het opvoeren van gericht politietoezicht is een zaak voor de lokale politie. Bij voorkeur worden bij overtredingen, wanneer het gaat om een defect aan de verlichting, processen-verbaal van waarschuwing uitgeschreven, waarbij de fietser verplicht wordt de nodige herstellingen uit te voeren en de herstelde fiets opnieuw te laten controleren.

11.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'industrie du cycle, la police et le Fietzersbond s'accordent pour reconnaître que la qualité laisse à désirer sur le plan technique, de même que l'utilisation des éclairages des vélos. C'est bien sûr très dangereux. Le Code de la route dispose toutefois explicitement qu'un cycliste doit utiliser son éclairage lorsque la visibilité est réduite à moins de 200 mètres.

Je vous concède que les contrôles ne sont pas assez nombreux. Je sais que certaines zones de police déploient des efforts supplémentaires. Pour plus de détails, je vous invite à vous adresser au ministre Duquesne.

A l'heure actuelle, une attention toute particulière est accordée à certains groupes comme par exemple les enfants en âge scolaire. L'Institut belge pour la sécurité routière accomplit d'importants efforts en la matière.

C'est la police locale qui effectue les contrôles. Elle privilégie l'option consistant à adresser un avertissement au cycliste circulant avec des phares défectueux. Le cycliste doit alors présenter, dans un certain laps de temps, son vélo réparé à la police.

L'industrie cycliste européenne élabore une norme de qualité

Een structurele aanpak situeert zich op het niveau van de verbetering van de kwaliteit van de verlichtingssystemen. Het gaat dan vooral om systemen die minder gevoelig zijn aan mankementen. Niet alleen de fietsindustrie, maar ook de handelaar, dragen, wanneer die informatie aan de consument verstrekken, een grote verantwoordelijkheid. De batterijverlichting heeft het jongste jaar sterk opgang gemaakt, maar die biedt maar een gedeeltelijke oplossing. De Europese fietsindustrie werkt momenteel aan technische eisen voor fietsen, die binnenkort in een Europese norm zullen worden vastgelegd. Een volgende stap is dat de norm wordt omgezet in een dwingende Europese richtlijn.

Ten slotte, het is waar dat er risico's zijn. Op het vlak van de controles, die meer op zonaal vlak gebeuren, zijn er toch verbeteringen. Misschien moeten de inspanningen nog worden verhoogd.

Kortom, er is al wat vooruitgang geboekt bij de fietsindustrie en de handelaars. Bovendien speelt het BIVV een grote rol in de sensibilisering van de schoolkinderen, een belangrijke doelgroep, die goed moet leren fietsen en bewust moet worden gemaakt van het belang van een goede fietsverlichting.

11.03 Luc Goutry (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik veroorloof mij toch de vrijheid om op de zaak aan te dringen. Uw antwoord is immers voluntaristisch. U onderstreept wel dat u de aangelegenheid belangrijk vindt, maar iemand zal toch een soort peterschap op zich moeten nemen. Die zal moeten zeggen dat het een prioritair punt is dat belangrijk is voor de veiligheid. Als men het een en ander te veel overlaat aan lokale initiatiefnemers, dan zullen sommigen er aandacht aan besteden, maar anderen niet.

Het handhavingsbeleid is natuurlijk de administratieve kant van de zaak. Het gaat uiteindelijk om het signaal dat u als minister van Verkeer geeft. Vindt u het als minister van Verkeer belangrijk dat, gezien het grote risico dat eraan verbonden is, rond het probleem actie wordt ondernomen? Mijns inziens zou u, over de verantwoordelijkheden heen, als minister van Verkeer toch een duidelijk signaal kunnen geven, dat u het punt verkeerskundig een prioriteit vindt. Het zal dan natuurlijk aan de anderen zijn die, geconfronteerd met uw standpunt, er iets aan moeten doen.

Tweewekelijkse acties in de ene en dan in de andere gemeente, dat is geen volgehouden beleid. Men moet fietsers en zeker de jongeren laten inzien dat verlichting geen prul is, maar zeer belangrijk. Ze springen inderdaad al te nonchalant om met de fietsverlichting. Zelfs wanneer fietsers erop attent worden gemaakt dat de fietsverlichting niet werkt, reageren ze verontwaardigd dat men er zich niet mee hoeft te bemoeien. Geen of gebrekkige fietsverlichting is nochtans levensgevaarlijk, zeker in eenrichtingsstraten met tweerichtingsverkeer voor fietsers. Ik beschouw mijn vraag bijna als een noodoproep: de zichtbaarheid van de fietser 's avonds en 's nachts is absoluut prioritair.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

technique et l'objectif est de la transposer en directive européenne.

11.03 Luc Goutry (CD&V): La ministre partage mon point de vue. Voilà qui me réjouit! Mais il faut que quelqu'un prenne ses responsabilités et fasse de ce problème une priorité. En tant que ministre de la Mobilité et des Transports, il vous incombe d'envoyer un signal fort, au-delà des limites de compétences. Il est nécessaire de mettre en place une politique continue et uniforme qui puisse remédier à cette situation précaire.

12 Questions et interpellation jointes de

- M. Joseph Arens au premier ministre sur "la situation socio-économique des pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7035)
- M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'emploi pour des pilotes belges" (n° 7123)
- M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les pilotes de l'ex-Sabena" (n° 7140)
- Mme Simonne Creyf au premier ministre sur "la problématique des jeunes pilotes de la 9e promotion SFA" (n° 1279)

12 Samengevoegde vragen en interpellatie van

- de heer Joseph Arens aan de eerste minister over "de sociaal-economische situatie van de voormalige Sabena-piloten" (nr. 7035)
- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maximale tewerkstelling voor Belgische piloten" (nr. 7123)
- de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ex-Sabenapiloten" (nr. 7140)
- mevrouw Simonne Creyf tot de eerste minister over "de problematiek van de jonge piloten van de 9de promotie SFA" (nr. 1279)

(La réponse sera fournie par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice eerste-minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.)

12.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een vijftigtal piloten zou via buitenlandse uitzendbureaus actief zijn in de nieuwe luchtvaartmaatschappij SN Brussels Airlines: 25 via Hawk Aviation, een vennootschap in Groot-Brittannië, en een 25-tal via Schreiner, een Nederlandse vennootschap.

Op dit ogenblik zijn er 750 ontslagen Sabena-piloten. De heer Goethals van de tewerkstellingscel, die goed werk levert, heeft verklaard dat er op dit ogenblik een 150-tal piloten opnieuw aan de slag zouden zijn. Dus zitten we nog met ongeveer 600 ontslagen piloten. Kan men niet op de een of andere manier prioriteit verlenen aan de ex-Sabena-piloten voor die functies? De 2.000 euro van het herplaatsingsfonds, die men kan gebruiken om drie simulatoruren te betalen, is immers toch erg beperkt. Ik deel zeker niet de recente bedenking van uw collega, minister Daems, in de commissie voor de Infrastructuur: "We moeten realistisch zijn. Het is misschien vervelend, maar het is uitgesloten dat alle piloten binnen afzienbare tijd opnieuw een baan zullen kunnen uitoefenen. Ze mogen er niet van uitgaan dat, wanneer ze een bepaalde specialisatie hebben verworven via studie of via ervaring, ze de facto en ten eeuwigen dage in die specialisatie, met name piloot, zouden kunnen worden tewerkgesteld". Ik denk dat we ernaar moeten streven om dat toch maximaal te realiseren.

Mevrouw de minister, ik kom tot mijn vragen. Kunt u bevestigen dat op basis van de door u uitgereikte vergunningen nog buitenlandse piloten voor SN Brussels Airlines actief zijn?

Hoeveel van die piloten van buitenlandse nationaliteit zijn nog gemachtigd om in België actief te zijn?

Zult u machtigingen om in ons land actief te zijn blijven afleveren aan deze buitenlandse piloten?

12.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): 150 des 750 anciens pilotes de la Sabena ont retrouvé du travail, notamment auprès de compagnies étrangères. Le ministre Daems pense qu'il est irréaliste d'espérer voir tous les pilotes continuer à exercer leur ancienne profession. Je suis d'avis, quant à moi, que c'est ce vers quoi il faut tendre. Ne pourrait-on imaginer des mesures préférentielles pour ces pilotes?

Combien de pilotes étrangers sont-ils actifs à la SN Brussels Airlines? Combien de pilotes étrangers peuvent-ils voler en Belgique? La ministre peut-elle prendre des mesures pour qu'ils soient remplacés par d'anciens pilotes de la Sabena? Des initiatives ont-elles été prises pour permettre à ceux-ci d'apprendre à voler sur les appareils utilisés par la SN Brussel Airlines?

Beschikt u over juridische mogelijkheden om deze buitenlandse piloten in de toekomst niet meer actief te laten zijn en ze de facto door ex-Sabena-piloten te laten vervangen?

Welke inspanningen worden er gedaan om die ex-Sabena-piloten om te schakelen naar Avro Jets, waarmee SN Brussels Airlines op dit ogenblik vliegt?

De **voorzitter**: De heer Arens is nog niet aangekomen en daarom geef ik het woord aan collega Van Hoorebeke.

12.02 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u bent in deze commissie al verschillende keren ondervraagd over de toestand van de piloten. Dat gebeurde terecht, want het is een groep die bijzonder zwaar is getroffen en die niet dezelfde mogelijkheden heeft om te worden gereïntegreerd in het normale arbeidscircuit. Bovendien ben ik van oordeel dat de Staat, de overheid, een belangrijke verantwoordelijkheid draagt tegenover de gewezen werknemers, omdat men niet kan ontkennen dat de Belgische Staat geruime tijd, tot op de datum van het faillissement, hoofdaandeelhouder van Sabena is geweest. Daarom is het belangrijk dat terzake speciale inspanningen worden gedaan. Uw collega Daems heeft, naar aanleiding van een vorige interpellatie, gezegd dat moet worden nagegaan in welke mate bijkomende inspanningen kunnen worden geleverd.

De situatie van de piloten is iets verbeterd. Volgens recente cijfers, die ik gisteren heb ontvangen, zouden ongeveer 200 piloten thans aan het werk zijn, op een totaal pakket van 680. Dat is al heel wat beter dan de 50 die in het begin onmiddellijk in dienst zijn kunnen treden. Toch zijn er nog 480 piloten die vandaag zonder werk zitten.

Er doen zich nog steeds drie specifieke knelpunten voor. Ik vermeld ze kort.

Ten eerste, is er nog altijd de discussie over de geldigheid van de licenties. Die licenties worden voor een beperkte periode verleend. Om die licentie te behouden moet men over de mogelijkheid beschikken om te vliegen of om simulatieoefeningen te doen. Naar verluidt is daarover nog steeds geen definitieve oplossing uitgewerkt. Ik had graag willen hoe de stand van zaken vandaag is en welke maatregelen u in de toekomst zult nemen om voor de langdurig werkloze piloten de problematiek van het behoud van de licentie uit te klaren.

Ten tweede, is er een probleem voor de langdurig werkloze piloten. Wie langer dan één jaar werkloos is, krijgt slechts tweederde van de werkloosheidsvergoeding. Dat geldt voor elke langdurig werkloze. Voor de piloten ligt dat moeilijk. Zij vielen van een vrij hoge wedde terug op een normale werkloosheidsuitkering. Dat betekende reeds een groot verschil. Wanneer zij na één jaar slechts tweederde van die uitkering zullen ontvangen, zal dat nog veel grotere problemen veroorzaken. In het verleden heb ik reeds gewezen op de financiële lasten die deze mensen dikwijls dragen. Zij gingen leningen aan op basis van hun toenmalige wedde, waarvan zij mochten veronderstellen dat die in de komende jaren ongewijzigd zou blijven.

12.02 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): En tant qu'actionnaire de la défunte Sabena, l'Etat a une responsabilité particulière à l'égard des anciens travailleurs de la Sabena et il a le devoir de fournir des efforts particuliers en leur faveur.

Selon les derniers chiffres, près de deux cents pilotes ont trouvé du travail. 480 pilotes sont donc toujours au chômage.

Trois problèmes spécifiques se posent. Aucune solution n'a encore été proposée pour permettre aux pilotes réduits au chômage pour une longue durée de conserver leur licence, ce qui suppose qu'ils puissent voler ou effectuer des exercices en simulateur. De surcroît, les chômeurs de longue durée ne touchent plus après un an que les deux tiers de l'allocation de chômage, ce qui entraîne de graves problèmes financiers. Ils avaient pris des engagements sur la base d'un traitement assez élevé dont ils pouvaient supposer qu'il resterait inchangé pendant encore de longues années. Ou ces pilotes ne sont-ils pas soumis au régime du chômage parce qu'ils sont payés par le Fonds de fermeture des entreprises? Enfin, le brevet théorique de pilote devrait être assimilé au diplôme de l'enseignement supérieur, premier cycle, pour que les pilotes au chômage puissent intégrer l'enseignement. Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre en ce qui concerne ces trois points?

Vandaag worden de piloten – de anderen trouwens ook – uitbetaald door het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen. Dat kan niet worden beschouwd als een echte werkloosheidsuitkering. Ik weet niet hoe ik het moet kwalificeren. Gaat het om een voorschot, dat door het Fonds wordt uitbetaald? Aangezien het Fonds uitbetaalt, zou in dit geval kunnen geargumenteed worden dat zij niet onder het regime van de werkloosheid ressorteren en zij na één jaar dus niet zouden moeten terugvallen op tweederde van de uitkering. Voor de piloten en wellicht ook voor de andere werknemers is dat een onzekerheid. Wat is de situatie terzake?

Ten derde, is er het knelpunt van de gelijkschakeling van het theoretisch brevet van piloot met het diploma van hoger onderwijs, eerste cyclus. Mevrouw de minister, ik weet dat dit niet echt uw bevoegdheid is, maar een bevoegdheid van het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest. Hoe wordt die problematiek vanuit de diverse gewesten benaderd? Het lijkt mij bovendien aangewezen dat u de gewesten voldoende coördineert zodat de gelijkschakeling met het diploma van hoger onderwijs, eerste cyclus, een feit wordt. Bijgevolg kunnen piloten bijvoorbeeld in het onderwijs stappen. Vandaag zorgt dat nog steeds voor ernstige problemen.

Graag kende ik de stand van zaken rond deze drie actuele en acute knelpunten. Welke bijkomende maatregelen zal de regering, als verantwoordelijke overheid, met betrekking tot de gewezen werknemers treffen?

12.03 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn interpellatie betreft de problematiek van de jonge piloten, de negende promotie aan de Sabena Flight Academy. Reeds eerder vroeg ik aan de regering aandacht voor deze slachtoffers van het faillissement van Sabena. Ik stelde tijdens de openbare vergadering een vraag aan de eerste minister, ik heb aan uzelf al een vraag gesteld, ik heb aan mevrouw Onkelinx en aan de ministers Daems, Reynders en Flahaut vragen gesteld. Enkel minister Flahaut heeft mij een zeker antwoord aangereikt.

Het gaat over 80 jonge mensen die reeds twee fasen van hun pilotenopleiding hadden gevolgd. De ouders hadden hiervoor zelf drie miljoen frank betaald, een bedrag dat niet fiscaal aftrekbaar is. De derde fase, een essentieel onderdeel van de opleiding, die gewinning aan het vliegtuig inhoudt dat men later zal besturen, werd vroeger door Sabena verstrekt en betaald. Door het faillissement van Sabena is deze derde fase integraal wegge gevallen. Bijgevolg kunnen deze leerling-piloten van de negende promotie nergens terecht omdat de derde fase niet is voltooid. Zij zitten dus in een patstelling, zowel op sociaal, professioneel als financieel vlak. Dit is enkel het geval voor deze promotie, want voor de volgende promoties werd reeds een schikking getroffen. Wat de voorafgaande promotie betreft waren er reeds tewerkgesteld bij Sabena; ze zijn dus ex-Sabéniens.

De leerling-piloten en hun ouders hebben zich verenigd en hebben na het faillissement alle betrokken ministers of hun kabinetten gecontacteerd. Tijdens deze gesprekken werden suggesties en beloften gedaan, maar werd vrijwel niets gerealiseerd. Alleen acht jonge leerling-piloten kunnen een militaire loopbaan aanvatten. Dit is een oplossing voor acht mensen van de tachtig, al is een militaire

12.03 Simonne Creyf (CD&V): La neuvième promotion de la *Sabena Flight Academy* comporte quarante jeunes gens qui, au moment de la faillite de la Sabena, avaient déjà suivi deux phases de leur formation de pilote et pour lesquels les parents avaient payé trois millions de francs. La troisième phase de la formation, axée sur la familiarisation avec l'appareil, devait être renforcée et payée par Sabena. Les pilotes sont dans l'impasse. Si huit d'entre eux ont pu être engagés à la force aérienne, rien n'est réglé pour les autres. J'ai déjà interrogé les ministres compétents à ce sujet.

Quelle est l'attitude du gouvernement? Pourquoi ces jeunes gens ne peuvent-ils pas être considérés comme de jeunes Sabéniens et bénéficier, à ce titre, des plans sociaux et des mesures en faveur de l'emploi? Pourquoi ne peuvent-ils faire valoir leurs prêts d'études comme des frais professionnels? Pourquoi aucune mesure ne peut-elle être prise en

loopbaan anders dan de loopbaan die men zich bij Sabena had voorgesteld.

Op 19 en 22 november 2001 hebben hierover gesprekken plaatsgehad op het kabinet van minister Daems, op 19 november 2001 op het kabinet van minister Onkelinx, op 20 december 2001 op het kabinet van premier Verhofstadt, op 22 november 2001 op het kabinet van minister Durant, op 30 november op het kabinet van minister Reynders, op 7 december op het kabinet van minister Vanderpoorten, op 4 januari 2002 op het kabinet van minister-president Dewael.

Telkens werden in overleg oplossingen gesuggereerd. Met uitzondering van de acht leerling-piloten bij de Luchtmacht is er niets uit de bus gekomen. De ouders krijgen zelfs geen antwoord meer op brieven of faxen. Ruim 90 faxen werden verstuurd, maar de meeste ministers antwoorden niet eens meer. Op 22 januari 2002 schreven de ouders nog een brief aan de premier. Er kwam nooit een antwoord op.

Ik herhaal dat ik alle bevoegde ministers heb ondervraagd en ik dacht tot slot een interpellatie te houden tot de eerste minister met een overzicht van alle maatregelen. Wij kennen echter allen het reglement: de eerste minister kan zich laten vervangen door een lid van zijn regering en in deze aanvaard ik graag het antwoord van mevrouw de minister. Vandaar mijn vragen.

Mevrouw de minister, wat is nu de houding van de regering inzake deze problematiek? Het betreft een heel concrete situatie: 80 jonge mensen rond de 22 jaar hebben circa 80 miljoen frank nodig om hun beroepskansen opnieuw te verzekeren. Waarom weigert de regering welke maatregel ook te nemen ten aanzien van deze groep? Waarom kunnen de leerling-piloten van de negende promotie niet worden beschouwd als ex-Sabénien en aldus in aanmerking komen voor sociale en tewerkstellingsmaatregelen?

Zij stonden immers op de waiting list van Sabena, wat een noodzakelijke voorwaarde was om tewerkgesteld te kunnen worden bij Sabena. Dit was het verloop na twee fasen van de opleiding: een verplichte inschrijving op de waiting list. Hiervoor moesten ze bovendien betalen en dit was dan de toegangspoort tot Sabena. Nu heeft die waiting list plotseling geen enkele waarde meer. De vraag is of de overheid hier ook geen morele verantwoordelijkheid over draagt.

Waarom kan de lening voor de studie niet ingebracht worden als beroepskosten? Waarom kan de onrechtmatige geïnde BTW op de opleiding niet worden teruggevorderd? Ik heb dat gisteren gevraagd aan minister Reynders. Zijn antwoord is neen. Waarom komen de leerling-piloten van de 9^{de} promotie niet in aanmerking voor uw maatregelen, mevrouw de minister, waardoor de piloten hun kwalificaties kunnen behouden of kunnen vernieuwen? Het probleem is precies dat deze jonge mensen na twee fasen van de opleiding niet in staat zijn om via een tewerkstelling hun kwalificaties te behouden of te vernieuwen. Deze mensen worden uitgesloten van de maatregelen die u neemt ten aanzien van de ex-sabéniens en de ex-werknemers van CityBird.

leur faveur, comme pour les ex-Sabéniens, pour leur permettre de conserver leurs qualifications? Les étudiants et leurs parents ont investi dans une formation qui, brutalement, n'offre plus aucune perspective. Le gouvernement doit aussi assumer ses responsabilités à l'égard de ces victimes de la faillite.

Er is ten overstaan van de leerling-piloten en hun ouders een valse zekerheid geschapen. Zij mochten inderdaad investeren in een opleiding. Daartegenover was er een perspectief via de waiting list. Nu krijgen ze daarvan niets ter compensatie. Ik denk dat de regering haar verantwoordelijkheid moet opnemen ook ten aanzien van deze slachtoffers van het faillissement van Sabena.

12.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir attendu. Madame la ministre, de par leur spécificité, les pilotes constituent l'une des catégories professionnelles dont le reclassement est particulièrement difficile à gérer, tant dans le cadre des cellules de reconversion que sur un plan strictement personnel.

Un rapport récemment remis en commission de l'Infrastructure par le coordinateur des cellules de reconversion Sabena a confirmé ce caractère spécifique et les mesures dont ils doivent faire l'objet. En l'occurrence, pour tenter d'enrayer le chômage exceptionnellement élevé parmi les pilotes belges à la suite des faillites de la Sabena et de City Bird, le gouvernement a pris la décision d'octroyer une allocation unique aux pilotes désireux de maintenir leur qualification. Cependant, cet octroi unique n'est accordé que si les pilotes fournissent la preuve qu'ils sont bel et bien chômeurs au moment où ils sont amenés à passer des tests de simulation, passage obligé qui se représente tous les six mois s'ils veulent maintenir leur qualification afin de pouvoir à terme se réinsérer professionnellement dans le secteur aérien.

En d'autres termes, en vertu des arrêtés royaux publiés le 28 mars 2002 au Moniteur belge, il est préférable, pour cette catégorie professionnelle, de rester au chômage si son objectif demeure celui de réintégrer la fonction de pilote au sein d'une compagnie aérienne.

Dans cette perspective, estimez-vous que les conditions d'octroi de l'allocation unique, auxquelles vous contraignez indirectement les pilotes, sont financièrement tenables pour cette catégorie professionnelle, notamment pour les plus jeunes pilotes?

Ne faudrait-il pas assouplir les règles contenues dans les arrêtés royaux du 13 mars 2002?

Voilà, monsieur le président, madame la ministre, quelles sont mes questions concernant la situation socio-économique des pilotes de l'ex-Sabena.

12.05 **Minister Isabelle Durant:** Mijnheer de voorzitter, collega's, in november 2001 werd door de regering beslist over een geheel van sociale maatregelen ingevolge het faillissement van Sabena. Deze maatregelen zijn toegankelijk voor alle ontslagen werknemers met inbegrip van de piloten. Bovendien komt mijn departement tussenbeide in het behoud van de beroepsbekwaamheid van de piloten om hen in staat te stellen zo vlug mogelijk werk te vinden in de beste omstandigheden met zo weinig mogelijk onkosten. Geen enkele bijkomende maatregel wordt gepland.

12.04 Joseph Arens (cdH): Mevrouw de minister, gelet op het specifiek karakter van hun beroep, is het niet alleen zo dat piloten zelf niet makkelijk opnieuw een baan vinden, maar dat ook de reconversiecellen de grootste moeite ondervinden om hen opnieuw aan een job te helpen. In een onlangs aan de commissie bezorgd verslag wordt dat specifiek karakter bevestigd en worden maatregelen aangereikt die terzake zouden moeten worden getroffen.

De regering heeft beslist de piloten die hun kwalificatie willen behouden een eenmalige premie toe te kennen. Die premie wordt enkel toegekend op voorwaarde dat de piloten het bewijs leveren dat zij werkloos zijn op het ogenblik dat zij simulatietests dienen af te leggen, iets waartoe zij om de zes maanden verplicht zijn om hun kwalificatie te kunnen behouden. Piloten doen er met andere woorden beter aan werkloos te blijven als het in hun bedoeling ligt later opnieuw als piloot bij een vliegtuigmaatschappij aan de slag te gaan. Vindt u dat die verplichting financieel houdbaar is voor die beroepscategorie en inzonderheid voor de jongste piloten? Dienen de in de koninklijke besluiten van 13 maart 2002 vervatte regels niet te worden versoepeld?

12.05 Isabelle Durant, ministre: En novembre 2001, le gouvernement a pris un grand nombre de mesures sociales à la suite de la faillite de la Sabena. Ces mesures s'appliquent à tous les anciens travailleurs, y compris aux pilotes. Par ailleurs, mon département assiste les pilotes

Mijnheer Verherstraeten, op dit ogenblik heeft SN Brussels Airlines geen enkele via een uitzendbureau geplaatste piloot in dienst. In totaal werken er een 300-tal piloten, waarvan een 30-tal met een niet-Belgische nationaliteit. De niet-Belgen zijn alle onderdaan van een lidstaat van de Europese Unie. In deze hoedanigheid zijn ze gemachtigd om in België te werken.

Uit gegevens van het Bestuur van de Luchtvaart blijkt dat er momenteel bijna dagelijks werkloze Belgische piloten worden aangeworven door luchtvaartmaatschappijen in andere Europese landen. De regering overweegt momenteel geen maatregelen die, in welke mate dan ook, in tegenstrijd zijn met de regelgeving van de Europese Unie. Het hoeft ook geen betoog dat elke getroffen maatregel onmiddellijk een weerslag zou hebben op de Belgische piloten die op dit ogenblik voor hun tewerkstelling hoofdzakelijk op onze buurlanden zijn aangewezen. SN Brussels Airlines beschikt momenteel over voldoende vliegend personeel en er is dus bijgevolg geen behoefte aan omscholing met het oog op bijkomende aanwervingen. Zulks kan echter in de toekomst veranderen naargelang de ontwikkeling van SN Brussels Airlines.

J'en arrive, monsieur Arens, à vos remarques sur l'arrêté royal qui octroie une allocation unique aux pilotes sans emploi. C'est précisément ce statut qui conditionne l'intervention financière dans la location du simulateur. Cette condition d'être chômeur indemnisé avait été introduite lors des travaux préparatoires de l'arrêté, dans le but d'avoir la preuve indiscutable de la situation des demandeurs.

Cependant, j'ai constaté que cette condition entraîne des conséquences qui vont à l'encontre du but poursuivi, à savoir que les pilotes qui acceptent un emploi dans l'attente d'exercer leur métier de pilote, sont de ce fait privés de l'allocation destinée précisément à les réintégrer dans cette profession.

Dès lors, j'ai donné instruction d'adapter, dans les meilleurs délais, l'arrêté royal du 13 mars 2002 afin d'éviter aux pilotes qui ont accepté un emploi temporaire pour diverses raisons, notamment financières, d'être pénalisés. En effet, le souhait le plus cher de la plupart d'entre eux est évidemment de pouvoir à nouveau exercer leur profession de pilote, en Belgique ou ailleurs.

Je procéderai donc aux modifications voulues car cette condition est discriminatoire et a des conséquences perverses.

J'en arrive aux jeunes pilotes, madame Creyf, et donc à la neuvième promotion SFA.

Mevrouw Creyf, wat de jonge piloten van de negende promotie van de SFA betreft, ben ik het met u eens dat de situatie heel moeilijk is voor die 80 personen en hun families. Ik heb een vertegenwoordiging van hun families ontvangen op mijn kabinet. Natuurlijk is de situatie voor hen moeilijk maar het was voor mij ook niet zo gemakkelijk om in de begroting een bedrag te mobiliseren voor de – als ik het zo mag zeggen – echte piloten van Sabena of van CityBird. Ik besef dat die jongeren die hun opleiding beëindigd hebben momenteel moeilijk op

pour leur permettre de conserver leur aptitude professionnelle. Je ne projette pas d'autres mesures.

La société SN Brussels Airlines emploie quelque 300 pilotes, dont 30 sont des ressortissants de l'UE. Pas un seul pilote ne vient d'un bureau de placement. Presque quotidiennement, des pilotes belges sont engagés par des compagnies aériennes dans d'autres pays européens. Si nous prenions des mesures unilatérales contraires à la réglementation européenne, elles seraient bien évidemment sanctionnées sur-le-champ. La société SN Brussels Airlines n'ayant pour l'heure pas besoin de pilotes supplémentaires, le recyclage de pilotes sans emploi n'est pas à l'ordre du jour.

Wat het koninklijk besluit betreft dat werkloze piloten een eenmalige premie toekent, werd de voorwaarde met betrekking tot de hoedanigheid van uitkeringsgerechtigd werkloze ingevoerd om over een onbetwistbaar bewijs van de situatie van de aanvragers te beschikken. Piloten die echter intussen een andere baan aanvaarden in afwachting dat zij later terug aan de slag kunnen als piloot, zien die premie aan hun neus voorbijgaan, terwijl zij precies bedoeld is om hen te helpen hun vroegere beroep opnieuw uit te oefenen. Ik heb de nodige instructies gegeven om het koninklijk besluit van 13 maart 2002 zo spoedig mogelijk aan te passen omdat die voorwaarde een discriminatie inhoudt en ongewenste gevolgen heeft.

J'en arrive aux jeunes pilotes, Madame Creyf, et donc à la neuvième promotion SFA.

Je conçois fort bien que les jeunes pilotes de la neuvième promotion et leurs familles éprouvent de graves difficultés, dans la mesure

de arbeidsmarkt terechtkunnen omdat de luchtvaartmaatschappijen in de eerste plaats aanwerven uit de grote groep van beschikbare piloten die een volledige opleiding doorlopen hebben en die beschikken over de nodige kwalificaties. Er is een grote keuze op dit moment. De keuze gaat dan natuurlijk naar de beschikbare piloten die de nodige kwalificaties hebben en die een ruime vliegervaring hebben, maar die door het faillissement van Sabena en CityBird op de arbeidsmarkt zijn terechtgekomen.

In normale tijden is de aanzienlijke investering in de opleiding van een lijnpiloot bijna altijd volledig rendabel, toch in het algemeen. Dat was ook wat deze jongeren op het oog hadden. De uitzonderlijke omstandigheden die ik heb aangehaald hebben er helaas toe geleid dat een groot aantal Belgische piloten tijdelijk werkloos geworden is, wat uiteraard de gelijktijdige maar voorbijgaande aanwervingsstop van kandidaat-piloten alleen kan verergeren. De meeste piloten zullen langer dan gewoonlijk moeten wachten voordat zij het beroep van piloot kunnen uitoefenen. De maatregel die de regering getroffen heeft door middel van het koninklijk besluit van maart 2002, te weten de toekenning van een eenmalige toelage aan sommige werkloze piloten, beoogt in de eerste plaats een financiële tussenkomst die de werkloos geworden piloten moet toelaten hun bevoegdverklaring geldig te houden en zodoende hun kansen op aanwerving te behouden.

Uit de laatste gegevens blijkt dat ongeveer 40% van die piloten opnieuw aan het vliegen is. Dat wil ook zeggen dat 60% nog niet opnieuw vliegt. De groep van de negende promotie van de SFA stond op de wachtlijst van Sabena maar werd nooit door de maatschappij aangeworven. Daar die groep geen deel uitmaakte van het personeel van Sabena kon hij daarenboven niet genieten van de sociale begeleidingsmaatregelen die in het raam van het faillissement van deze maatschappij ten voordele van haar personeel genomen werden.

Volgens de informatie van de Sabena Flight Academy (SFA), die deze piloten opleidde en die de wachtlijst beheert, staat de wachtlijst nog altijd ter beschikking van de nieuwe maatschappij SN Brussels Airlines, en dat op verzoek van SN Brussels Airlines zelf voor het geval zij jonge piloten zouden willen aanwerven.

Kortom, ik zeg niet dat er niets mogelijk is. Maar in de begroting was enkel geld uitgetrokken voor de piloten die getroffen werden door het faillissement. Ik heb nog vergeten te zeggen dat piloten die niet werkzoekend zijn en die intussen een job hebben gevonden toch ook profijt moeten hebben van die maatregel. Op dit moment heb ik geen budgettaire ruimte om de maatregel open te stellen voor de 80 jonge piloten van de negende promotie.

Wat de vraag van de heer Van Hoorebeke betreft, kan ik zeggen dat er in het algemeen, niet alleen voor de jongeren, beslist is dat er een evaluatie moet komen van het gebruik van de middelen waarin is voorzien in de begroting. Wij hebben beslist de procedure te openen voor de terugbetaling van de proeven met vluchtsimulators en wij zullen zien hoeveel piloten van die mogelijkheid gebruikgemaakt hebben.

Hoeveel piloten zijn er misschien nog op de arbeidsmarkt zonder

où les compagnies aériennes engagent surtout des pilotes qualifiés qui ont achevé leur formation. L'arrêté royal de mars 2002 accorde une allocation unique destinée à permettre à certains pilotes devenus chômeurs de conserver leur licence, afin que leurs chances de retrouver un emploi ne soient pas compromises. Le groupe de la neuvième promotion de la SFA se trouvait sur la liste d'attente de la Sabena mais n'a jamais été engagé. Il n'a donc pas pu profiter des mesures d'accompagnement social qui ont fait suite à la faillite. Néanmoins, SN Brussels Airlines a demandé cette liste d'attente pour le cas où elle souhaiterait engager elle-même de jeunes pilotes. Le budget ne prévoyait de fonds que pour les pilotes en service à la Sabena; je ne dispose pas d'une marge suffisante pour étendre cette mesure aux quatre-vingt jeunes pilotes de la neuvième promotion.

Nous avons décidé d'ouvrir la procédure pour le remboursement des tests sur simulateur de vol et nous verrons combien de pilotes auront fait usage de cette possibilité.

Je prépare un nouveau dossier à propos de la question de l'enseignement et de la TVA. Je le soumettrai au ministre Reynders et au gouvernement.

Virgin Airlines a obtenu une licence d'exploitation le 2 mai. J'estime que le secteur offre des perspectives pour les pilotes et le reste du personnel.

mogelijkheid om een simulator te gebruiken? In eerste instantie was het noodzakelijk om een opening aan deze mensen te bieden. Er waren 600 piloten bij CityBird en Sabena samen, maar het was heel moeilijk om vooraf te weten hoeveel van hen gebruik zouden maken van deze mogelijkheid.

In verband met de onderwijsproblematiek en de BTW heb ik een nieuw dossier in voorbereiding om deze vraag voor te leggen, niet alleen aan de heer Reynders, maar aan de hele regering. Volgens mij kan een vermindering worden toegestaan aan de leerlingen. Ik wacht af wat dit nieuw dossier oplevert. Als de heer Reynders inderdaad een negatief antwoord geeft, wil ik toch terugkomen met dit dossier dat een hulp kan zijn bij de verdere afwerking van het geheel.

Tot slot is er nog wat nieuws uit de sector. Het was hét onderwerp van een vraag van de heer Van Hoorebeke, maar deze vraag werd nog niet beantwoord. VG Airlines kreeg een exploitatievergunning op donderdag 2 mei 2002 om 16 uur, nadat de laatste gegevens van statutaire en financiële aard waren bestudeerd, binnen de termijn met een degelijk onderzoek van alle dossiers. Ik meen dat er in de toekomst in de sector hoop is voor piloten en personeel.

12.06 Josy Arens (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ma question concernait l'arrêté royal du 13 mars 2002. Vous avez annoncé son adaptation. Puis-je savoir quand celle-ci sera concrètement d'application?

12.06 Joseph Arens (cdH): U hebt een aanpassing van het koninklijke besluit van 13 maart 2002 aangekondigd. Wanneer zal die aanpassing in werking treden?

12.07 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Arens, j'ai déjà fait cette demande il y a certainement trois semaines. Je ne peux donc vous répondre précisément. Mais il faut faire diligence en la matière. Il est clair que la modification de cet arrêté ne devrait pas être publiée au moment où la plupart des personnes ne seraient plus concernées, risque qui n'est pas à éliminer. Je souhaite œuvrer le plus rapidement possible en ce qui concerne cette modification. Je ne peux vous fournir un délai précis, mais il importe de ne pas traîner afin de ne pas pénaliser ceux qui seraient sans validation de leur licence.

12.07 Minister Isabelle Durant: Ik heb dat verzoek zeker al drie weken geleden gedaan. Ik kan geen precieze termijn vooropstellen maar men mag niet aarzelen om de mensen die over geen gevalideerde vergunning beschikken niet te benadelen.

12.08 Servais Verherstraeten (CD&V): Mevrouw de minister, ik beschik blijkbaar over andere informatie maar hoe dan ook werken er buitenlandse piloten bij SN Brussels Airlines. Ik vraag niet om die buitenlandse piloten te ontslaan, maar als er tijdelijke contracten bestaan vraag ik mij af of deze piloten niet kunnen worden vervangen door Sabena-piloten.

12.08 Servais Verherstraeten (CD&V): D'après mes informations, des pilotes étrangers travaillent à la SN Brussels Airlines. Pourquoi ne pourraient-ils pas être remplacés à l'issue de leur contrat par des pilotes de la Sabena? De la sorte, l'Etat belge, qui porte une responsabilité en tant qu'actionnaire, pourrait même encore percevoir des rentrées supplémentaires par le biais de recettes fiscales et de cotisations à la sécurité sociale. Des moyens publics étant investis dans la société actuelle, le gouvernement belge peut faire pression pour que la SN Brussels Airlines engage des pilotes Sabena, dans le

Volgens mij is de Belgische overheid, als gewezen aandeelhouder van Sabena, hoe dan ook verantwoordelijk. Bovendien heeft de Belgische overheid financiële voordelen bij een dergelijke actie. Ik denk onder meer aan fiscale inkomsten en inkomsten op het vlak van de sociale zekerheid. Volgens mij moet bij de nieuwe luchtvaartmaatschappij de facto prioriteit worden gegeven aan Sabena-piloten. Deze regering moet de nieuwe vennootschap onder druk zetten omdat er nog steeds publieke middelen – rechtstreeks of onrechtstreeks – in die vennootschap zitten. Dat daarbij de lopende contracten met buitenlandse piloten moeten worden gerespecteerd, spreekt voor zich.

respect, bien évidemment, des contrats en cours.

12.09 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, ik concludeer dat u het probleem van de groep leerling-piloten erkent. U bevestigt echter nogmaals dat geen enkele regeringsmaatregel op hen van toepassing is. Bovendien zegt u ook dat er geen geld is om hen te helpen. Ik vind dit ontgoochelend en dramatisch voor die 80 jonge mensen en hun familie.

Wat de fiscale aspecten betreft, heeft minister Reynders gisteren negatief geantwoord. Het is misschien belangrijk dat Vlaams minister Vanderpoorten heeft gezegd dat de opleiding zou kunnen worden beschouwd als onderwijs. Indien de regering die stelling volgt, zou de mogelijkheid bestaan om de onrechtmatig geïnde BTW op de opleiding terug te vorderen. U hebt gezegd dat u terzake nogmaals een inspanning wenst te doen. Ik meen dat deze piste op financieel vlak een minimale verlichting kan betekenen. Een zware leninglast afbetalen als men werk heeft, vormt niet zo'n probleem, maar diezelfde leninglast moeten afbetalen zonder werk is natuurlijk hopeloos.

Voor het overige is het bijzonder jammer dat die groep geen sociale maatregelen, begeleidingsmaatregelen en maatregelen inzake vliegactiviteit kan genieten.

12.10 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de minister, het feit dat vierparlementsleden u vandaag nogmaals over dit onderwerp ondervragen, toont aan dat deze problematiek door de regering van nabij moet worden gevolgd. Ik roep de andere collega's op om de druk op de regering ook aan te houden.

De toestand is inderdaad iets verbeterd, op de problematiek van de 80 leerling-piloten na. Blijkbaar wordt voor deze groep geen oplossing in het vooruitzicht gesteld. Voor de anderen is de toestand iets beter, maar zeven maanden na het faillissement zijn er nog steeds 480 piloten zonder werk en zonder vooruitzicht op werk. Het is goed dat SN Brussels Airlines niet is overgegaan tot een systeem van "wet lease" waarbij het wel mogelijk is om vreemde piloten te werk te stellen. Het is ook goed dat VG Airlines morgen zijn eerste vlucht zal uitvoeren naar New York.

Wij betreuren alleen – lees het interview van de heer Van Gaeve in De Financieel Economische Tijd – de manier waarop hij gedurende al die maanden moest vechten om zijn vergunningen te verkrijgen.

Wellicht moet u uw diensten een evaluatie laten maken, om na te gaan of de juiste werkwijze wordt gehanteerd ten aanzien van personen of bedrijven die in de huidige maatschappij, waarin alles wordt afgeblokt, maar niet aangemoedigd, toch nog initiatieven wensen te nemen.

Laten wij er hoe dan ook van uitgaan dat er zich een positieve evolutie voordoet. Toch zijn er nog steeds belangrijke knelpunten, waarvan ik er drie opsomde. U antwoordde niet op mijn vraag in dat verband, maar ik verzoek u de zaken verder te willen nagaan en volgen want hoe langer de situatie aansleept, hoe groter de menselijke drama's. Die drama's komen niet naar buiten, tenzij

12.09 Simonne Creyf (CD&V): La ministre reconnaît l'existence du problème des élèves-pilotes mais elle nous fait savoir qu'il n'y a pas d'argent pour eux. C'est dramatique. Si le gouvernement adopte la thèse de la ministre flamande, Mme Vanderpoorten, et range la formation dans la rubrique enseignement, il pourra récupérer la TVA indûment perçue. Cela permettra déjà un allègement financier, sans doute modeste mais néanmoins bienvenu. Enfin, je regrette que ce groupe ne puisse bénéficier de mesures sociales ni de mesures d'accompagnement

12.10 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Il apparaît clairement aujourd'hui que le gouvernement doit être attentif au problème que nous avons esquissé. Si la situation s'est quelque peu améliorée, 480 pilotes sont encore au chômage après sept mois. Cela dit, la résiliation par la SN Brussels Airlines du contrat *wet lease* qui permet de faire appel à des pilotes étrangers, est une bonne chose.

Demain, la VG Airlines effectuera son premier vol après un long combat bureaucratique pour obtenir ses licences. Vos services ne devraient-ils pas se demander si leur méthode ne tue pas dans l'œuf certaines initiatives?

La ministre n'a pas répondu à ma question sur le suivi futur de la situation. Je lance un nouvel appel au gouvernement pour qu'il mette tout en œuvre afin de prévenir des drames imminents et de résoudre les problèmes.

wanneer er een zelfmoord of dergelijke gebeurt.

Wij mogen deze aangelegenheid zeker niet bagatelliseren of minimaliseren. Zij moet onze bestendige aandacht houden en ik roep de regering nogmaals op om de zaken te volgen en alle mogelijke middelen aan te wenden om het probleem op te lossen.

De **voorzitter**: Er werden geen moties ingediend.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit over "radarontwiksystemen" (nr. 7267)

13 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les systèmes permettant d'échapper aux contrôles radar" (n° 7267)

13.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn streefdoel ligt hoger. Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, collega's, mijn vraag gaat over radarontwiksystemen.

De handhaving van de regelgeving inzake de beperking van de snelheid via camera's en vooral ook radarsystemen is essentieel als wij het aantal verkeersslachtoffers willen inperken, zoals het ook de ambitie is van de regering, op papier toch. In dat verband rijst er een probleem, want men probeert met technische middelen die men zich heeft aangeschaft, de zogenaamde radar- en laserdetectoren en – verstoorders, de controlesystemen te omzeilen. Ik ben hoegenaamd niet technisch en lees dus: de zogenaamde laser shields zijn apparaten die de door de politie gebruikte mobiele snelheidsmeters, de zogenaamde laser guns, storen. Veel gemeentebesturen hebben zich een snelheidspistool aangeschaft omdat het meestal goedkoper is dan andere, meer gesofisticeerde middelen. Die laser shields werken op basis van een soort wolk van infraroodlicht voor het voertuig, waardoor de laser guns van de politie de snelheid van de auto's niet meer kunnen bepalen.

Op de webstek www.antiradar.com, die vrij te consulteren is, wordt gewoon reclame gemaakt in verscheidene talen waaronder het Nederlands, voor een radardetector die te koop wordt aangeboden. Die zorgt voor verstoring van alle in Europa gebruikte snelheidsradars, doordat de FM-toon of frequentiemodulatietoon wordt toegevoegd aan het originele radarsignaal. Zo wordt het radarsignaal teruggekaatst, vroeger dan door de infrarode wolk zou gebeuren. Dat signaal verwart de radars zodanig dat de reële snelheid volgens de reclametekst met 30% wordt gereduceerd. Het signaal dat de snelheidsradar verwart, is niet opspoorbaar.

Uit onderzoek blijkt dat die detectoren verboden zijn in een aantal landen van de EU. Met daarbij ook Zwitserland zijn dat voorts België, Portugal, Oostenrijk, Frankrijk en Duitsland. In Spanje zijn ze wel toegelaten. In Nederland, Italië en Denemarken zijn de aanschaf en het gebruik toegestaan. Op de webstek kan men bestellingen plaatsen en moet men enkel de betalingswijze regelen. Men kan zich dus dat systeem vrij aanschaffen in België.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van het bestaan van

13.01 Yves Leterme (CD&V): Des appareils sophistiqués rendant impossible la mesure de la vitesse d'un véhicule sont proposés à la vente, ce qui compromet les contrôles de vitesse effectués par la police au moyen de radars et de lasers. Certains de ces appareils sont autorisés dans d'autres pays européens et sont vendus illégalement en Belgique par le biais de l'internet, par exemple sur le site www.antiradar.com. La ministre Durant en est-elle informée? Quelles mesures sont-elles prises pour prévenir et réprimer de tels abus?

Compte tenu des différences de législation entre les Etats membres de l'UE, une initiative à l'échelon européen semble indiquée. Une concertation est-elle organisée à ce sujet?

dergelijke ontwijksystemen? Hoeveel verschillende soorten detectiesystemen zijn er volgens de bevoegde diensten in omloop?

Ik weet dat de wet op de onbemande camera's die in de vorige legislatuur tot stand kwam, het bezit en het gebruik van dergelijke systemen streng bestraft. De kwestie is dan hoe de handhaving van die wetgeving op het terrein gebeurt. Wat onderneemt u om verdere verspreiding en het gebruik van die radardetectoren tegen te gaan?

Als men die webstek bekijkt en het verschil in wetgeving ziet tussen de verschillende Europese lidstaten, lijkt een Europees initiatief mij wel gepast. Is er reeds Europees overleg hierover?

Hoever staat men met de opsporing van dergelijke apparatuur? Volgens de tekst op de webstek is de apparatuur niet opspoorbaar. Worden er in dat licht concrete actiepunten gepland? Welke maatregelen stelt u voor om dergelijke misbruiken tegen te gaan?

Ik weet dat men geleidelijk overgaat tot het gebruik van het optisch oog, dus systemen zonder radarsignaal. Toch zou ik graag weten of er tegenmaatregelen zijn om het omzeilen of ontwijken van snelheidsbeperkende maatregelen te verhinderen.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben inderdaad op de hoogte van deze zaak.

Hoeveel verschillende soorten detectiesystemen er in omloop zijn, is mij niet bekend. Vanaf wanneer kan men spreken van een detectiesysteem? Ik ken bijvoorbeeld de Belgische landkaart waarop alle onbemande vaste controles en roodlicht controles zijn aangeduid. Ik ken eveneens de toestellen die radiogolven detecteren en verwittigingen uitzenden en ik ken systemen die op basis van een GPS-localisatiesysteem van het voertuig zijn gekoppeld aan een bestand van mogelijke controleplaatsen de bestuurders verwittigen van nakende controleplaatsen.

Men moest zich bewust zijn van het feit dat de toestellen die worden aangeprezen niet noodzakelijk effectief zijn in alle situaties. Zo zal bijvoorbeeld een toestel dat radiogolven detecteert, verkeerdelijk verwittigen omtrent de controles en niet effectief reageren wat betreft de snelheidsmetingen die bijvoorbeeld aan een rood licht worden uitgevoerd door een onbemande camera. Inderdaad, de meting gebeurt op basis van lusdetectie, maar niet op basis van het Doppler-effect, zoals een radar, in het domein van de microgolven.

Voor zover ik weet is hierover nog niet overlegd op Europees vlak. Mijn diensten zijn wel in contact met de Nederlandse diensten omdat daar wordt gewerkt aan een wetgeving inzake het verbod van dergelijke ontwijksystemen. Vandaar dat er tussen die twee diensten een samenwerking is begonnen.

Wat betreft de momenteel beschikbare middelen verwijs ik naar de wetgeving inzake de radioberichtgeving, de wegverkeerswet en de wet op de technische vereisten van voertuigen, die de politiediensten de mogelijkheid bieden op te treden in alle situaties.

Daarnaast deden mijn diensten aangifte bij de Federal Computer Crime Unit omtrent de website waarover u het had, inzake verboden

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Il existe effectivement de nombreuses méthodes pour échapper aux contrôles de vitesse. Il existe ainsi des cartes mentionnant tous les points de contrôle. Certains appareils sont toutefois moins efficaces que ne le prétendent les producteurs.

Aucune concertation n'est organisée à l'échelon européen mais mes services collaborent avec les Pays-Bas. Divers moyens légaux sont disponibles pour intervenir contre de tels abus.

Nous avons signalé le site internet cité par M. Leterme à la *Federal Computer Crime Unit*.

La seule solution consiste en une attitude vigilante de la police, en la dénonciation de la publicité illicite sur l'internet et en une sensibilisation des Etats membres de l'Union européenne qui ne se sont pas encore dotés d'une réglementation adaptée. Une concertation européenne me paraît une bonne idée.

publiciteit op het internet. Het is inderdaad niet normaal dat er niets wordt ondernomen tegen een dergelijke site. De bedoeling is er een testcase van te maken en na te gaan welk resultaat wij behalen met de bestaande wetgeving. Ik wil trachten hiermee te werken en aan de hand daarvan kan eventueel de nodige richtbaarheid worden gegeven om tot ontrading te komen.

Een mirakeloplossing of een waterdichte oplossing bestaan niet. Toch meen ik dat de volgende aanpak tot enig resultaat moet kunnen leiden: alertheid voor en controle op ontwijksystemen door de politiediensten bij elke interceptie van bestuurders, automatische aangifte van verboden publiciteit op internet en sensibiliseren van de landen van de Europese Unie die nog niet beschikken over een antiradarreglementering. Het lijkt mij interessant op Europees vlak overleg te plegen om na te gaan hoe men op elkaar kan afstemmen om terzake tot een betere regelgeving te komen.

13.03 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de minister, uw antwoord voldoet mij volledig. U neemt volgens mij de juiste initiatieven en wellicht is iedereen het erover eens dat wanneer het Parlement wetten goedkeurt over onbemande camera's, de uitvoerende macht alles in het werk moet stellen opdat die wetten niet kunnen worden omzeild.

Ik meen dat de minister heeft aangegeven dat dit wel degelijk gebeurt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13.03 Yves Leterme (CD&V): Si le Parlement adopte des lois permettant de procéder à des contrôles en l'absence de tout agent qualifié, le gouvernement doit veiller à ce qu'elles ne soient pas contournées. Je me félicite des initiatives annoncées par la ministre.

De **voorzitter**: De punten 12 tot en met 23 van de agenda worden naar een latere datum verschoven.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.07 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.07 heures.