

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

VAN

DU

19-01-2000

19-01-2000

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000 : Parlementair Document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA : Handelingen (Integraal Verslag)
BV : Beknopt Verslag
PLEN : Plenumvergadering
COM : Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission

Officiële publicaties uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Inhoud

Woensdag 19 januari 2000

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 091

Mondelinge vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veelvuldige vertragingen op de lijnen 91 en 94 van de NMBS" (nr. 701)

sprekers : **Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de dienstregeling van de NMBS tussen Kerstmis en Nieuwjaar" (nr. 702)

sprekers : **Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sociaal akkoord 1999-2001 binnen de NMBS" (nr. 708)

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

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente verklaringen van de afgevaardigde bestuurder van de NMBS in verband met de resultaten van de NMBS" (nr. 711)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het moratorium op de erkenning van nieuwe rijtscholen" (nr. 713)

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

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van bepaalde vakbonden door de NMBS" (nr. 746)

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

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het stakingsrecht in het licht van het gerechtelijk door de NMBS bedongen stakingsverbod" (nr. 747)

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

Sommaire

Mercredi 19 janvier 2000

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 091

Question orale de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards fréquents des lignes 91 et 94 de la SNCB" (n° 701)

orateurs : **Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation des horaires de la SNCB entre les fêtes" (n° 702)

orateurs : **Bruno Van Grootenbrulle, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord social 1999-2001 au sein de la SNCB" (n° 708)

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

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB au sujet des résultats de celle-ci" (n° 711)

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

Question orale de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le moratoire interdisant tout agrément de nouvelles écoles de conduite" (n° 713)

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

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance par la SNCB de certains syndicats" (n° 746)

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

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de grève à la lumière de l'interdiction judiciaire obtenue par la SNCB" (n° 747)

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

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. 748)

13

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

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 782)

14

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

Mondelinge vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de foute informatie verstrekt naar aanleiding van een parlementaire vraag over de ondervertegenwoordiging van vrouwelijke werknemers bij de NMBS" (nr. 777)

15

sprekers : **Fientje Moerman, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontslag van de afgevaardigde beheerder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 760)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontslag van de afgevaardigde-beheerder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 812)

16

sprekers : **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la licence de commissionnaire-chargeur" (n° 748)

13

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

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 782)

14

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

Question orale de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'information erronée fournie à l'occasion d'une question parlementaire concernant la sous-représentation de personnel féminin à la SNCB" (n° 777)

15

orateurs : **Fientje Moerman, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions orales jointes de :

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la démission de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 760)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la démission de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 812)

16

orateurs : **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 19 JANVIER 2000

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 14.05 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De vice-eerste minister Isabelle Durant licht momenteel, op verzoek van de eerste minister, het algemene beleid toe in de Senaat. Ik stel derhalve voor de vergadering te schorsen tot 14.45 uur. (*Instemming*)

- *La séance est suspendue à 14.10 heures.*

- *De vergadering wordt geschorst om 14.10 uur.*

- *La séance est reprise à 14.45 heures.*

- *De vergadering wordt hervat om 14.45 uur.*

Question orale de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les retards fréquents des lignes 91 et 94 de la SNCB" (n° 701)

Mondelinge vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veelvuldige vertragingen op de lijnen 91 en 94 van de NMBS" (nr. 701)

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, de nombreux navetteurs me font part des retards fréquents des trains de la ligne 94 reliant Tournai à Bruxelles; des ralentissements conséquents se produisent fréquemment aux heures de pointe sur le tronçon compris entre Hal et Bruxelles-Midi, et ce sans aucune justification de la part

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 19 JANUARI 2000

des accompagnateurs de train. Lors de la construction de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Lille, ainsi que pendant les premiers mois qui suivirent le fameux plan IC-IR de mai 1998, la situation fut chaotique sur le rail.

Cependant, les navetteurs, dans leur immense majorité, montrèrent beaucoup de compréhension. La direction de la SNCB promettait que cette situation n'était que temporaire. La ligne à grande vitesse Bruxelles-Lille est aujourd'hui parfaitement fonctionnelle et le plan IC-IR de mai 1998 a fait l'objet de multiples révisions et autres adaptations. Pourtant, le navetteur demeure comme soeur Anne : il ne voit toujours rien venir ! De multiples retards subsistent en effet. Les navetteurs de la ligne 91 reliant Louvain à Grammont, via Enghien, Ath et Lessines, se trouvent dans la même situation. De plus, pour ces derniers, des retards se produisent également entre les gares de Louvain et de Bruxelles-Nord.

Mme la vice-première ministre pourrait-elle dès lors m'apporter des éclaircissements à ce sujet ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, monsieur Van Grootenbrulle, je me dois donc de vous expliciter les causes à la fois spécifiques et générales des retards constatés sur la ligne 94 dans la relation Grammont-Louvain qui emprunte la ligne 91 entre Ath et Grammont. Il est bien évident que je ne peux m'appuyer à cette fin que sur des renseignements que me fournit la SNCB.

Jusqu'à la fin du mois d'octobre 1999, une réduction des possibilités d'exploitation en gare de Hal fut observée en raison de travaux d'aménagement effectués en cette gare. Par ailleurs, d'autres travaux d'aménagement furent mis en oeuvre sur le tronçon situé entre la bifurcation de Ruisbroek et Bruxelles-Midi, dont l'achèvement est prévu en 2002. Il faut tenir compte en outre de la répercussion des retards encourus par les trains de la relation IR Louvain-Grammont sur la ligne 36, où des chantiers d'une grande ampleur sont en cours. Enfin,

Isabelle Durant

sont également à noter des problèmes de fluidité du trafic dans la jonction Nord-Midi, principalement aux heures de pointe, ainsi que la réalisation de travaux de renouvellement de passages à niveau et de fonçage de conduites à divers endroits de la ligne 94.

Par ailleurs, la SNCB avance aussi des causes plus générales, dont le manque d'adhérence à la traction résultant de la combinaison de la chute des feuilles avec l'action des vents. Ce sont les "problèmes automnaux". La SNCB m'a, en sus, signalé des avaries techniques au matériel, des dérangements à l'infrastructure - notamment, aux passages à niveau - et des accidents avec pierres, dont le nombre s'élèverait à huit sur des passages à niveau pour le dernier trimestre 1999.

Notons qu'aujourd'hui, les travaux de la gare de Hal sont terminés; toutes les possibilités d'exploitation des voies en cette gare vont donc être mises en service, ce qui permettra d'oeuvrer à la régularité des horaires. Néanmoins, la circulation ne pourra être optimale, m'a-t-on dit, qu'après l'achèvement des travaux d'aménagement du tronçon situé entre la bifurcation de Ruisbroek et Bruxelles-Midi.

Dès lors, j'ai insisté auprès de la SNCB sur la nécessité de travailler en poursuivant une logique de régularité et de ponctualité.

Tous ces éléments ne satisferont peut-être pas entièrement les navetteurs pénalisés, mais leur permettront néanmoins de connaître la raison des retards, ce qui reste, j'en conviens, une faible consolation.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, je remercie la vice-première ministre des précisions qu'elle a apportées au sujet des retards fréquents sur les lignes 91 et 94.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Bruno Van Grootenbrulle à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adaptation des horaires de la SNCB entre les fêtes" (n° 702)

Mondelinge vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de dienstregeling van de NMBS tussen Kerstmis en Nieuwjaar" (nr. 702)

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, la SNCB a adapté ses horaires durant la période de fin d'année, c'est-à-dire entre le 24 et le 31 décembre. Je crois que

c'est la première fois que les horaires des trains ont fait l'objet d'adaptations aussi importantes durant cette période. Cela a causé un certain nombre de désagréments pour les usagers habituels puisque plusieurs trains furent supprimés.

De deux choses l'une : soit la SNCB s'est rendu compte fort tardivement que la fréquentation des trains est toujours moindre durant cette période, soit notre société nationale de chemins de fer avait prévu qu'à la fin 1999, un nombre plus important de navetteurs seraient exceptionnellement en congé. A moins qu'il ne s'agisse d'un moyen permettant aux conducteurs d'apurer une partie des congés annuels qu'ils n'ont jusqu'à présent pas été en mesure de prendre.

Mme la vice-première ministre pourrait-elle me fournir des précisions à ce sujet ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, chers collègues, durant la période de fin d'année, la SNCB réduit traditionnellement le nombre de trains mis à la disposition de sa clientèle. Parmi les trains supprimés, il y a ce qu'on appelle les trains d'écoliers. Certains trains circulant aux heures de pointe sont également moins chargés puisque, ces dernières années, de plus en plus d'institutions publiques, de ministères et même d'entreprises privées interrompent ou ralentissent leurs activités entre Noël et Nouvel An. Dès lors, la SNCB a décidé de franchir un pas supplémentaire dans l'adaptation du service des trains durant cette période. C'est ainsi que 18 trains supplémentaires de pointe ont été supprimés. Deux cent soixante trains ont été supprimés sur les 3 600 circulant un jour normal de semaine, dont 614 trains de pointe.

Il est possible que ces adaptations aient pu causer des désagréments à l'égard des personnes travaillant durant cette période ou désirant utiliser ce type de transport. La SNCB a fait un choix en termes d'avantage coût/bénéfice étant donné une forte diminution de la demande entre Noël et Nouvel An. Comme vous pouvez le constater au vu des chiffres, ce sont surtout les trains de pointe qui ont été réduits puisque c'est à ce moment-là que la demande est beaucoup moins grande. Cette tendance a augmenté depuis quelques années et l'on constate à présent que la semaine entre Noël et Nouvel An devient quasiment une semaine de jours fériés puisque bon nombre d'institutions publiques et d'entreprises privées ferment leurs portes. Telle est donc la stratégie adoptée par la SNCB durant cette période.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) : Monsieur le président, je suis satisfait de la réponse qui m'a été communiquée par la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord social 1999-2001 au sein de la SNCB" (n° 708)

Mondelinge vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sociaal akkoord 1999-2001 binnen de NMBS" (nr. 708)

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame la ministre, ma question porte donc sur l'accord social signé au sein de la SNCB et sur ses conséquences financières.

Le 26 novembre dernier, l'accord social 1999-2001, intervenu entre la direction de la SNCB et les représentants des syndicats socialiste et social-chrétien, marquait la fin provisoire d'un conflit social, qui a mis en lumière un grave déficit parmi les effectifs du personnel de conduite.

Cet accord portait notamment sur une péréquation des pensions et le chiffre de 600 millions pour les trois années a été avancé, dont 225 millions pour l'année 2000.

Lors de la discussion du budget 2000 en commission de l'Infrastructure, en réponse à une question de notre collègue M. Wauthier, vous avez reconnu que cet accord coûtera de l'argent, mais n'entraînera pas d'augmentation de budget. Quelques jours plus tard, la presse citait, toujours en ces termes le cabinet de Mme la ministre : "Nous n'avons pas participé à la négociation."

Or, on ne peut lier à un contrat un tiers qui n'a pas été associé.

Enfin, le 19 décembre, le conseil d'administration de la SNCB approuvait le projet de protocole d'accord, certains administrateurs émettant toutefois des réserves.

Plusieurs questions se posent donc :

- A combien est évaluée la péréquation des pensions pour les années 1999-2000-2001 ?

- Dans quelle mesure l'Etat peut-il être engagé par un accord entre partenaires sociaux ?

- L'article 43 du deuxième contrat de gestion peut-il faire l'objet d'une modification, en vue de la prise en charge totale ou partielle par l'Etat de la péréquation des pensions promises aux deux organisations syndicales reconnues ?

- Quel a été le point de vue défendu par le commissaire du gouvernement lors du conseil d'administration du 17 décembre ? A ce titre, je relevais dans la presse de fin d'année qu'"à l'occasion de cette réunion, le commis-

saire du gouvernement est intervenu pour souligner lourdement le fait que les directives européennes interdisent la prise en charge de cette péréquation des pensions par le gouvernement."

- Qu'en est-il ?

Mme Isabelle Durant, ministre : Monsieur le président, cher collègue, voici quelques éléments du dossier.

Le point 3.2 de l'accord social 1999-2001, conclu par la SNCB et les organisations du personnel concerne, effectivement, l'intégration d'une partie de prime de productivité dans les barèmes, ce qui entraîne une péréquation des pensions conformément à l'évolution de la loi du 9 juillet 1969, relative aux pensions de retraite et de survie des agents du secteur public.

L'impact budgétaire annuel est estimé par la SNCB à un montant de 450 millions au coefficient de liquidation actuel, qui est de 1,219. Pour 2000, il serait inférieur à ce montant, étant donné que ce volet de l'accord n'entre en vigueur qu'à la date du 1er juillet 2000.

Dès le 1er décembre 1999, comme j'en ai fait état, le commissaire du gouvernement auprès de la SNCB a adressé par courrier à l'administrateur délégué de la SNCB un avertissement dans les termes suivants : "Il doit rester clair qu'en tout état de cause, ce nouvel accord ne peut entraîner des conséquences budgétaires pour l'Etat en tant que tel. Les compensations financières versées par celui-ci à la SNCB, en vertu des dispositions du deuxième contrat de gestion, notamment de son article 43, ne peuvent s'en trouver affectées."

Ce courrier est donc antérieur à la conclusion de l'accord social.

Ces dispositions du contrat de gestion se réfèrent elles-mêmes au règlement CEE 1192/69 du 26 juin 1969 du conseil de la CEE relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer. Ce règlement CEE stipule : "Ne sont pas considérées comme charges au sens du présent règlement, celles résultant de dispositions législatives, réglementaires ou administratives, qui reprennent les résultats de négociations entre les partenaires sociaux. Ce règlement a jusqu'ici toujours été appliqué.

La direction de la SNCB ne m'a à aucun moment, même de manière informelle - je ne demandais en rien à être incluse dans la négociation qui concerne la direction et les organisations syndicales - informée du contenu des négociations en cours, encore moins d'une demande d'intervention supplémentaire de l'Etat en matière de péréquation de pensions.

Isabelle Durant

L'accord social a effectivement été approuvé par le conseil d'administration de la SNCB, en parfaite autonomie, comme il se doit, mais aussi sur proposition d'une direction parfaitement informée du problème qui risquait de se poser quant à la prise en charge de la péréquation en question.

Quant à l'attitude du commissaire du gouvernement à ce conseil d'administration, il m'a rapporté qu'il avait fait valoir ce que vous avez relevé dans la presse, c'est-à-dire les obstacles à une péréquation systématique et à une prise en charge par l'Etat. Pour les propos formels qu'il a tenus, je vous renvoie au pv du conseil d'administration qui sortira demain ou après-demain ou éventuellement à l'administrateur PRL qui siège au conseil d'administration. La direction a semble-t-il été bien informée des problèmes éventuels. Je ne me suis donc en rien engagée sur quelque point que ce soit à l'égard des organisations syndicales et pour cause, puisque je n'ai pas pris part à la négociation.

Informé du contenu de l'accord social lors de sa réunion du 23 décembre 1999, le gouvernement a confirmé que l'article 43 du contrat de gestion et le fameux règlement CEE auquel j'ai fait référence sont toujours d'application. Le gouvernement a cependant choisi de charger les ministres du budget et moi-même d'examiner les bases juridiques de la péréquation. Ce travail est en cours. Une réunion se tiendra ce jeudi 20 janvier afin d'approfondir ce dossier et d'envisager l'étude juridique en matière de péréquation de pensions. Dès lors, je vous propose de revenir sur cette question lorsque, au sein du gouvernement, nous aurons pesé tous les arguments nous permettant d'envisager un règlement de la question. J'ajoute que nous possédons maintenant les chiffres précis.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Madame la ministre, si j'ai bien compris, l'Etat ne compte pas prendre en charge l'impact financier de la péréquation des pensions.

Mme Isabelle Durant, ministre : Je suis confrontée à deux choses : premièrement à un règlement européen qui s'oppose à ce que nous prenions en charge cet impact financier car nous serions en contradiction avec la législation européenne et, deuxièmement, à un problème juridique relatif à la péréquation systématique. C'est ce qui est en discussion entre le ministre du budget et moi-même, de manière à déterminer clairement la position du gouvernement par rapport à la prise en charge de cette péréquation. Je ne réponds donc ni par la négative, ni par l'affirmative. Cette réponse ne prendra pas énormément de temps puisque nous devons trancher rapidement la question.

M. Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Madame la ministre, il y a lieu de réfléchir à d'autres moyens de garantir le paiement des pensions. A-t-on évoqué au sein du conseil d'administration, l'éventuelle constitution d'un fonds de pension pour la SNCB, ce qui permettrait de garantir le paiement des pensions ?

Mme Isabelle Durant, ministre : C'est une question structurelle qui pourrait être posée pour l'ensemble du problème des pensions et qui, à mon avis, n'a pas été discutée en conseil d'administration. Pour le moment, nous devons trancher sur un problème précis de conflit juridique entre une réglementation européenne et éventuellement une législation rendant obligatoire la péréquation. La réponse doit parvenir à la fois à la direction de la SNCB et aux organisations syndicales qui ont négocié l'accord et qui attendent aussi d'en éprouver la faisabilité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Bart Somers aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente verklaringen van de afgevaardigde bestuurder van de NMBS in verband met de resultaten van de NMBS" (nr. 711)

Question orale de M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récentes déclarations de l'administrateur délégué de la SNCB au sujet des résultats de celle-ci" (n° 711)

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb mijn vraag ingediend op 21 december. Het recente karakter van de verklaringen van de afgevaardigde bestuurder moet dus in die context worden gezien. Dit is nu niet meer zo recent.

Vlak voor de kerstvakantie zagen we in de pers een euforische afgevaardigde bestuurder, mijnheer Schouppe, die verklaringen aflegde over de uitstekende resultaten die de NMBS zou hebben geboekt in het voorbije jaar. Voor mij was het onduidelijk of hij 1998 bedoelde of 1999, dat nog niet helemaal voorbij was. Blijkbaar kon hij reeds enkele prognoses maken over het jaareinde, wat hem siert.

Als nieuw parlementslid was ik enigszins verbaasd dat ik die cijfers in een interview in de krant moest lezen, terwijl deze commissie toch mee moet controleren hoe de tientallen miljarden die wij jaarlijks aan de NMBS geven, worden besteed. In deze commissie zijn haast wekelijks vragen over de kwaliteit van de dienstverlening en de wijze waarop de NMBS haar taak binnen het mobiliteitsdebat vervult.

Bart Somers

Volgens de heer Schouppe tonen de cijfers een toename van 3% aan voor het binnenlands treinvervoer; het internationaal reizigersvervoer - een van zijn stokpaardjes - zou met 7% zijn gestegen. De afgevaardigde bestuurder was euforisch en hij zag hierin het antwoord op alle kritiek op zijn NMBS.

Mevrouw de minister, ik wil u ten eerste vragen welke de juiste resultaten zijn voor het intussen afgesloten jaar 1999 voor het binnenlands en internationaal reizigers- en goederenvervoer? Welke zijn de financiële resultaten? Klopt de berichtgeving van de heer Schouppe?

Ten tweede, indien er inderdaad een stijging is, hoe kan deze dan worden verklaard? Hoe schat u dit in en hoe groot waren de investeringen om die aantallen te kunnen bereiken?

Ten derde, met hoeveel procent is de totale mobiliteit toegenomen in 1999? Ik wil hiermee het treinverkeer in een bredere context plaatsen. Deze vraag is zeer actueel voor wie gisteren de monsterfiles heeft gezien tussen Antwerpen en Brussel. Ik vraag u dus wat het aandeel is van het spoor, zowel reizigers- als goederenvervoer, in de totale mobiliteit? Hoe groot was de stijging van het individuele autogebruik en van het goederenvervoer op de weg het voorbije jaar? Aangezien de afgevaardigde bestuurder in de pers reeds in december cijfers over 1999 kon geven, vermoed ik dat deze ook voor ons beschikbaar zijn? Indien de afgevaardigde bestuurder echter sprak over 1998, had ik graag die cijfers gekregen.

Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Somers, de definitieve resultaten zijn voorlopig niet officieel gekend. De gecumuleerde resultaten over het treinverkeer tijdens de eerste tien maanden van 1999 werden vergeleken met de overeenkomstige maanden van het vorige jaar. Daaruit blijkt een verhoging van het nationaal en internationaal reizigersverkeer en een daling van het goederenverkeer. De beschikbare exploitatiegegevens over het goederenverkeer tonen wel reeds aan dat het vierde kwartaal van 1999 beter was dan het vierde kwartaal van 1998. De daling van het goederenverkeer zou dus relatief klein zijn.

De verbetering in de regelmaat van de treindienst sinds december 1998 heeft een gunstige invloed gehad op de verkoop van producten. Biljetten en passen doen het bijzonder goed. De resultaten van juli en augustus zijn zeer positief.

Om dat resultaat te verkrijgen werden geen extra investeringen gedaan inzake capaciteit. Het gunstige resultaat kan worden toegeschreven aan de voortzetting van de levering van nieuwe treinstellen en de voortdurende inspanningen van de NMBS om de service te verbeteren.

Voor het internationaal reizigersverkeer werd geen enkele nieuwe infrastructuur in dienst genomen in 1999. Wat het goederenverkeer betreft werden investeringen verricht voor de aankoop van nieuwe rijkstuggen voor pakjesvervoer en containers en tevens voor de technische verbetering van verscheidene soorten bestaande rijkstuggen.

Het aandeel van de trein in het verkeer van personen varieert naargelang het motief van verplaatsing, de afstand en de bestemming. Voor woon-werkverplaatsingen bedraagt het marktaandeel ongeveer 12% voor de verplaatsingen over een afstand van meer dan 10 kilometer. Het gaat hier om een gemiddelde van 30% voor de verplaatsingen naar Brussel en 40% als de afstand groter is dan ongeveer 35 kilometer.

De stijging van het aantal reizigers per kilometer van voertuigen en motors bedroeg 3,5% tussen 1997 en 1998. De meest recente cijfers over marktaandelen in de sector van het goederenvervoer dateren van 1997. Uitgedrukt in ton per kilometer zijn de marktaandelen als volgt: 70,5% voor de weg, 14,6% voor het spoor, 11,9% voor het vervoer over water en 2,9% via pipelines. De stijging van het aantal ton per kilometer komt overeen met 8,48%.

Begin 1999 veroorzaakte de economische situatie van de belangrijkste klanten van het spoor een zware daling van het industrieverkeer. De fusieoperatie van bepaalde klanten met buitenlandse bedrijven wijzigde een aantal verkeersfluxen in het tweede en derde trimester.

In het jaar 2000 zullen er waarschijnlijk nog andere wijzigingen in het klantenbestand gebeuren. De NMBS hoopt het resultaat van 1999 te consolideren.

De commerciële strategie zal gericht zijn op het leveren van complete logistieke prestaties aan de klanten door het spoorparcours te vervolledigen en door middel van operaties met meerwaarde die kunnen worden geleverd binnen de spoorgroep. De toekomstige openstelling van de toegang tot het Europese spoornetwerk is een uitdaging voor het goederenvervoer door de NMBS. Om zich in het Europese landschap te kunnen inschrijven, is het nodig om zowel in vervoersmaterieel als in locomotieven en informaticasystemen te investeren.

Dat zijn de cijfers van het verleden en voor de toekomst is dat slechts een voorspelling bij benadering. Ik hoop dat ik al uw vragen hiermee heb beantwoord.

De heer **Bart Somers** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor de veelheid aan cijfers. Het is jammer dat we ze eerst in de krant moesten lezen. Het was misschien interessanter geweest ze hier te bespreken. Maar dit is slechts een detail.

Bart Somers

Ik ben verheugd over het feit dat er een stijging waar te nemen is, maar laten we ze toch onmiddellijk relativeren. Indien we die stijging plaatsen in het aandeel dat het treinverkeer heeft in de totale mobiliteit, is die stijging van enkele percenten onvoldoende om de mobiliteitsproblematiek op te vangen.

Ik denk dat we blijvend voor de uitdaging staan om inzake deze problematiek een groter marktaandeel te laten veroveren door het openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de Mme Pierrette Cahay-André à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le moratoire interdisant tout agrément de nouvelles écoles de conduite" (n° 713)

Mondelinge vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het moratorium op de erkenning van nieuwe rijsscholen" (nr. 713)

Mme **Pierrette Cahay-André** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, depuis 1988, un moratoire s'applique à toute demande d'agrément d'une nouvelle auto-école.

Lorsqu'en mars 1998, le Conseil des ministres a adapté à la directive 91/439 de la CEE l'arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite, il avait au préalable pris connaissance d'une note concernant la disposition socio-économique des auto-écoles. En décembre 1998, le secrétaire d'Etat à la Sécurité, M. Peeters, avait fait savoir qu'il ne voulait pas reconnaître davantage d'écoles de conduite en l'absence de nécessités tant pédagogiques qu'économiques d'une expansion du secteur des auto-écoles en Belgique.

Dans la note de politique générale du ministère des Communications et de l'Infrastructure pour l'année budgétaire 2000, on peut lire "qu'il entre dans l'intention de la Direction du permis de conduire de revoir les conditions d'agrément des écoles de conduite, étant donné que l'actuel système qui limite l'accès au marché devrait être réexaminé à la lumière des directives européennes".

Récemment, des agréments auraient été octroyés à de nouvelles écoles de conduite. Je suppose que mon information est exacte.

Madame la ministre, je voulais vous poser deux questions : les agréments de nouvelles écoles de conduite répondent-ils aux critères de viabilité et aux normes de

qualité et de bonne gestion qui permettent d'échapper au moratoire sur les agréments ? Ces nouveaux agréments correspondent-ils à une évolution de l'environnement socio-économique du secteur depuis mars 1998 ?

Enfin, quelles sont les directives européennes qui imposeraient une révision de l'arrêté royal relatif aux agréments et quel en est le délai de transposition en droit belge ?

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, madame Cahay-André, il est exact que des accords de principe ont été récemment octroyés pour quatre nouvelles écoles situées en Région wallonne. Les agréments définitifs seront donnés lorsque les requérants auront transmis à mon département la preuve que toutes les conditions requises en matière de personnel, de locaux et de matériel sont remplies. Les nouveaux accords de principe ont été octroyés conformément à l'article 2 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux écoles de conduite de véhicules à moteur, qui prévoit que si l'intérêt général le justifie, des écoles de conduite peuvent être agréées, pour autant qu'elles répondent aux conditions prévues par cet arrêté.

Donc, abstraction faite des conditions techniques, le requérant doit effectivement démontrer la viabilité probable de la future école. Cette étude fait l'objet d'un examen détaillé de la part de mon département, afin de déterminer s'il y a lieu d'accorder un nouvel agrément. A cette fin, mon département a élaboré un système de calcul le plus objectif et détaillé possible pour évaluer la viabilité des écoles et a par ailleurs procédé à l'affinement des paramètres de l'étude précitée. Cela a effectivement permis l'octroi de quelques nouveaux agréments.

En ce qui concerne les directives européennes, il n'en existe pas qui imposerait une modification des conditions d'agrément des écoles de conduite, étant donné que cette matière n'a pas fait l'objet d'une harmonisation sur le plan européen. Il s'agit en fait de la révision du système d'agrément à la lumière de la jurisprudence développée par la Cour de justice des Communautés européennes en ce qui concerne la liberté d'établissement et la libre prestation de services. Il ne s'agit donc pas d'une réglementation, mais plutôt de l'utilisation d'une jurisprudence.

Vous vous souviendrez qu'il y a quelques dizaines d'années, la politique générale consistait à introduire des restrictions diverses dans les législations afin de limiter le nombre d'acteurs dans les domaines économiques, en autorisant des systèmes de monopole et d'oligopole. Après des années, les autorités se sont aperçues que cette approche ne rencontrait que très partiellement les objectifs visés et induisait des effets pervers ou des conséquences sans rapport avec les objectifs recherchés.

Isabelle Durant

En tenant pleinement compte des principes prônés au niveau européen, soit la libre prestation des services, la liberté d'établissement, les règles de concurrence, il me semble peu justifiable que l'autorité continue à imposer le critère d'intérêt général, assorti d'une étude de viabilité, pour décider de l'agrément des écoles de conduite. Dans ce secteur comme dans d'autres, il s'agit de procéder à une certaine adaptation.

Malgré cela, il y a néanmoins lieu de souligner que l'administration devra veiller à ce que d'autres critères qualitatifs objectifs et plus exigeants soient développés et respectés, de sorte que la clientèle des écoles de conduite ne devienne pas victime d'une approche purement commerciale d'une activité qui vise, in fine, à former des conducteurs prudents et responsables. La question de la qualité pédagogique est extrêmement importante si on veut vraiment tabler sur des auto-écoles dignes de ce nom et pas seulement des vendeuses de permis de conduire.

De ce qui précède, il ressort donc que les conditions actuelles - intérêt général et viabilité - devraient être remplacées exclusivement par des critères qualitatifs plus exigeants et objectifs. Cela devrait être de nature à améliorer la qualité des écoles de conduite et à renforcer les garanties offertes aux élèves. Aussi ai-je demandé à mon cabinet et à l'administration d'entamer les consultations avec le secteur pour approfondir ces questions des objectifs qualitatifs et des garanties plutôt que celles de la viabilité ou de l'intérêt général. Des propositions me seront soumises afin de nous doter d'une ligne de travail valable pour l'avenir en matière d'ouverture de nouvelles écoles de conduite.

Mme **Pierrette Cahay-André** (PRL FDF MCC) : Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse qui me laisse toutefois un peu perplexe.

Madame la ministre, vous dites que vous avez accordé quatre agréments provisoires en attendant l'agrément définitif, étant donné que les écoles de conduite doivent faire la preuve qu'elles ont les compétences et les qualités nécessaires pour recevoir leur agrément.

Je me demande si vous n'avez pas mis la charrue avant les boeufs. En effet, ce moratoire existe depuis dix ans. Vous dites que vous allez consulter le secteur. N'est-ce pas par là que vous auriez dû commencer pour fixer les normes, les critères de qualité et les exigences pédagogiques ? Vous avez fait remarquer qu'on ne vendait pas des permis et qu'il ne fallait pas faire de ces écoles des affaires commerciales. Ne croyez pas que je souhaite faire du protectionnisme ici, mais si le secteur est en péril sur le plan économique, ne pensez-vous pas que la qualité risque de s'en ressentir ?

Il aurait peut-être été souhaitable de commencer par une consultation du secteur afin de fixer les normes et les règles, tout en respectant la jurisprudence de la Cour de Justice européenne, bien entendu, car nous sommes dans un pays de libre concurrence. C'est un secteur très sensible car il y va de la sécurité des citoyens. Apprendre à conduire, ce n'est pas simplement se mettre au volant et démarrer. Perturber la viabilité du secteur pourrait être de nature à compromettre la qualité du service rendu.

Madame la ministre, je vous demande avec insistance de bien vouloir consulter le secteur afin de fixer les règles de commun accord avec lui. Le secteur n'est pas fermé et ne se replie pas sur lui-même. Il souhaite une large consultation avec vous et avec vos services afin de fixer des règles acceptables pour eux comme pour les nouvelles écoles qui viendraient s'inscrire dans cette filière d'agrément.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

- Voorzitter : de heer **Jacques Chabot**

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van bepaalde vakbonden door de NMBS" (nr. 746)

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance par la SNCB de certains syndicats" (n° 746)

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u hebt hier meer dan eens, in de herfst van vorig jaar, geantwoord op vragen van collega's met betrekking tot de representativiteit van de vakbonden die actief zijn bij de NMBS. Ik herinner mij nog altijd uw eerste antwoord. Het ging over de liberale vakbond, de VSOA. U hebt toen gezegd - ik vond dat een keurig en correct antwoord - dat u echt niet op de hoogte was van de situatie, dat u zich zou informeren en dat u indien de vraagsteller gelijk had, daaraan iets zou doen. Ik probeer u letterlijk weer te geven. Inmiddels hebt u dat ook gedaan, neem ik aan, aangezien vanaf 1 januari de VSOA nu ook drie afgevaardigden bij de NMBS krijgt en dat deze vakbond van de spoorwegen nu ook een toelage van 6 miljoen frank per jaar ontvangt.

Er is echter nog een andere vakbond actief bij de NMBS, met name de onafhankelijke vakbond, de OVS. U weet ongetwijfeld dat dit ook de meest militante vakbond is. Hoewel men ook aan die mensen had beloofd dat ze erkend zouden worden en die afgevaardigde zouden

Francis Van den Eynde

krijgen, is dat niet gebeurd. Dit is merkwaardig. Nochtans was dat - ik herhaal het - beloofd op 4 november. Ik had dus graag van u vernomen waarom dit verschil in behandeling en of er eventueel iets beslist werd voor de toekomst in dat verband.

Minister Isabelle Durant : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, ik weet niet waar u uw informatie haalt maar voor mij is het duidelijk dat wij de OVS nooit hebben beloofd dat wij hen zouden erkennen.

Sta me toe dat ik even naar de statuten verwijst. Het personeelsstatuut van de NMBS schrijft voor dat die personeelsorganisaties worden erkend die de leden van het personeel groeperen en in de nationale paritaire commissie van de NMBS zetelen. Om aan die laatste voorwaarde te voldoen, dienen de personeelsorganisaties voldoende representativiteit te hebben en moeten ze derhalve voldoen aan volgende voorwaarden. Ten eerste, in hun vereniging al de statutaire bedienden van de NMBS toelaten, ongeacht de administratieve betiteling die ze hebben. Ten tweede, aangesloten zijn bij een nationale en interprofessionele organisatie met tenminste 50 000 leden die zelf vertegenwoordigd moet zijn in de Nationale Arbeidsraad en in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Ten derde, een aantal individuele, betalende aangeslotenen tellen dat tenminste gelijk is aan 10% van het totale personeelsbestand van het statutair personeel van de maatschappij.

De samenstelling van de nationale paritaire commissie wordt om de 6 jaar op 1 december vernieuwd. Geïnteresseerde personeelsorganisaties moeten zich kandidaat stellen en er wordt een controle georganiseerd van het door hen opgegeven aantal aangeslotenen. De personeelsorganisaties die niet in de nationale paritaire commissie zetelen alhoewel ze aan alle andere voorwaarden voldoen, worden door de maatschappij aangenomen voor zover ze hun leiders en afgevaardigden uitsluitend kiezen onder het statutair personeel in dienst.

Het personeelsreglement van de NMBS bepaalt dat de aangenomen organisaties hetzelfde regime genieten als de erkende organisaties, behalve dan het feit dat zij geen bestendige afgevaardigden mogen hebben en niet vertegenwoordigd zijn in de paritaire organen.

Zowel de VSOA als de OVS hebben op dit ogenblik bij de NMBS het statuut van aangenomen personeelsorganisatie. Geen van beide groeperingen beschikt derhalve over bestendige afgevaardigden. Het spreekt vanzelf dat de maatschappij de nodige inspanningen doet om de verstandhouding met alle personeelsgroeperingen te optimaliseren in het belang van de haar opgedragen maatschappelijke doelstellingen.

En ce qui concerne le SIC - et donc les syndicats libres -, je ne dispose d'aucune information officielle sur le subventionnement et le paiement de permanents. Je vous ai

rappelé les bases juridiques actuelles -je suis légaliste, quel que soit mon point de vue par ailleurs- qui doivent permettre ou non qu'une organisation soit reconnue.

Je ne me suis jamais prononcée sur la reconnaissance du SIC. Je ne suis jamais intervenue dans ce dialogue social même si j'ai cherché à entendre l'ensemble des parties.

Pour l'avenir, je vais m'informer sur la manière dont a été décidé ce subventionnement et sur quelles bases juridiques les choses ont été conclues. Je ne conteste d'ailleurs pas le fait que des organisations représentatives soient subventionnées.

J'estime que le dialogue social reste la meilleure représentativité possible, mais il doit se faire sur des bases objectives et claires, des bases juridiques claires et en évitant d'éventuelles dérives corporatistes. Il est sain, dans un dialogue social, de permettre que les choses soient claires, mais il faut que la représentativité des organisations assises autour de la table soit la meilleure possible.

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, iemand merkt hier op dat de vijf minuten voorbij zijn, maar de regering heeft daarvan wel het grootste deel voor haar rekening genomen. Ik zal zeer kort reageren.

Ten eerste, ik heb uiteraard niet betwist dat de VSOA mocht worden erkend. Ten tweede, ik betreur dat men voor de erkenning van vakbonden dergelijke strenge normen oplegt. Dit is echter niet de plaats om daarover te discussiëren. Volgens mij is dit in strijd met de Grondwet die de vrijheid van vereniging waarborgt maar dat is een andere discussie.

Mevrouw de minister, u hebt mij gevraagd waar ik mijn informatie heb gehaald. Ik heb die informatie van de betrokken vakbonden gekregen en in het dagblad De Morgen van 10 januari 2000. In het bewuste artikel staat duidelijk te lezen dat het hoofd van de relaties met de vakbonden bij de NMBS, de OVS op 4 november het voorstel heeft gedaan hen drie permanente afgevaardigden en zes miljoen frank aan toelagen te geven. U beschikt naar eigen zeggen op dit ogenblik niet over de nodige informatie terzake. Ik neem aan dat u over een aantal weken wel over deze informatie zult beschikken. Ik zal u over een aantal weken opnieuw een vraag stellen over de VSOA. Ondertussen zult u misschien ook wat meer informatie hebben over de OVS.

Mme Isabelle Durant, ministre : Je parle avant tout ici d'informations officielles. Comme vous, j'ai lu la presse, mais aucune information officielle ne m'a été communiquée en cette matière. Voilà ce que je tenais à préciser.

Isabelle Durant

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Ik vermoed dat u binnenkort officieel zult worden ingelicht.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het stakingsrecht in het licht van het gerechtelijk door de NMBS bedongen stakingsverbod" (nr. 747)

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le droit de grève à la lumière de l'interdiction judiciaire obtenue par la SNCB" (n° 747)

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dat er een verschil bestaat tussen de regering en de NMBS is hier meer dan eens duidelijk geworden. In de zaak die ik hier nu aankaart, is dat eens te meer het geval. Ik herinner mij - en u ongetwijfeld ook - dat u in plenaire zitting van de Kamer werd ondervraagd enkele dagen voor 4 december 1999. U verklaarde daar dat, indien er op die beruchte vierde december 1999 een staking zou komen bij de NMBS, u er nooit aan zou denken het personeel te laten opeisen. Ik heb nooit getwijfeld aan het feit dat u toen uw eerlijke mening gaf en de waarheid vertelde. Een paar weken geleden vernamen wij echter dat de NMBS zich ondertussen al had gewapend tegen die mogelijk komende staking door de rechtbanken in te schakelen en enkele vonnissen achter de hand te houden om de stakers te verplichten op die dag te werken. U zult mij niet kwalijk nemen als ik een discrepantie vaststel tussen uw antwoord en wat de NMBS doet. Ik had u willen vragen hoe wij dat kunnen verklaren en wat u denkt van het feit dat de NMBS u zo maar tegensprekt, of, erger nog, totaal anders handelt dan wat u ons vertelt.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Eynde, de bestuursorganen van de NMBS hebben het nodig geacht een rechtsvordering in te stellen bij alle voorzitters van de rechtbanken van eerste aanleg in België, om een verbod op te leggen aan ieder dienstdoend personeelslid van de NMBS om te weigeren op 3 en 4 december 1999 in te staan voor het uitrijden zonder vertraging en om het normale vrije verkeer van de treinen en van de reizigers op een actieve of passieve wijze en de vrije toegang tot de infrastructuur te verhinderen. Dat is de expliciete motivatie. Volgens de wet van 21 maart 1999 tot hervorming van bepaalde autonome overheidsbedrijven kunnen de bestuursorganen van deze bedrijven inderdaad in rechte optreden zonder een voorafgaand akkoord van hun voorgedijminister. Wij leven gelukkig nog steeds in een rechtsstaat. Dat brengt een

aantal zaken met zich in deze aangelegenheid. Er is ten eerste het stakingsrecht en ik blijf erbij dat ik dit recht respecteer : dit recht wordt uitgeoefend in een wettelijk kader. Het recht om naar de rechtbank te stappen bestaat voor eender welke fysieke of morele persoon, dus ook voor de NMBS. De afgevaardigd-bestuurder van de NMBS kan initiatieven in die zin nemen.

Ook de relaties tussen de staat en de NMBS zijn te situeren in een legaal en reglementair kader, dat niet mogelijk maakt dat ik ingrijp in de relaties tussen de NMBS en de syndicale organisaties die haar werknemers vertegenwoordigen, behalve waar dat door de wet wordt gespecificeerd als bij voorbeeld bij het beheerscontract. Dit alles neemt natuurlijk niet weg dat mijn mening kan verschillen van die van de afgevaardigd-bestuurder van de NMBS.

De heer **Francis Van den Eynde** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, ik deel uw geluk wat betreft het leven in een rechtsstaat. Dat geluk ken ik ook af en toe, bij voorbeeld als wij ons tot de Raad van State wenden. Ik ben het met u eens wanneer u zegt dat de NMBS perfect het recht heeft zich tot de rechtbank te wenden. Of wij daar politiek mee akkoord gaan, is een andere zaak. Ik kan begrijpen dat er tussen uw opvatting en die van de NMBS terzake een verschil kan bestaan. Wat mij terzake ergert - dat is ook de reden van mijn vraag - is dat als een groot bedrijf als de NMBS beslist zich tot de rechtbank te wenden om een staking te verhinderen, dat politiek toch een vrij ernstige zaak is. Wanneer daarenboven de NMBS naar alle rechtbanken van eerste aanleg stapt, is dat een politieke daad. Als de NMBS het dan niet nodig vindt de regering in uw persoon zelfs maar te verwittigen, dan betreur ik dat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vergunning van scheepsagent" (nr. 748)

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la licence de commissionnaire-chargeur" (n° 748)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit dossier is een oud zeer. Alhoewel het slechts over een beperkt aantal be-

Luc Sevenhans

trokkenen gaat, is dit een belangrijk dossier. De impact van een scheepsagent in de haven van Antwerpen is zeer groot. De maritieme kringen dringen aan op een definitieve regeling van dit dossier.

Mevrouw de minister, drie maanden geleden heb ik reeds gepeild naar uw initiatieven terzake. U hebt geantwoord dat het dossier zo goed als afgerond was. Het doet de wenkbrauwen fronsen als een dossier na 15 jaar nog steeds niet klaar is. U moet me niet verkeerd begrijpen. Ik verwijt u niets omdat ik vaststel dat u er echt werk wilt van maken. Wat is de stand van zaken ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, op 15 december 1999 heeft het bestuur van het vervoer het ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van scheepsagent aan mijn departement toegezonden zodat ik het aan de Ministerraad kan voorleggen. Het koninklijk besluit baseert zich enerzijds op de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van tussenpersonen op het gebied van goederenvervoer en anderzijds op de Europese richtlijn 82/470 EEG van 29 juni 1982 van de Raad van de Europese Gemeenschap inzake maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vestiging en het vrij verrichten van diensten voor de anders dan in loondienst verrichte werkzaamheden van bepaalde tussenpersonen op het gebied van het vervoer, van reisbureaubedrijven en opslagbedrijven.

Het dossier bevat niet alleen het ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van scheepsagent maar ook een ontwerp van koninklijk besluit tot instelling van de vergunning van commissionair expéditeur, een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 juli 1975 tot instelling van de vergunning van vervoerscommissionair en het koninklijk besluit van 12 januari 1978 tot instelling van de vergunning van vervoermakelaar.

Mijn kabinet heeft het bestuur van het vervoer gevraagd een aantal verbeteringen aan te brengen die betrekking hebben op de vorm van het dossier. Op het ogenblik dat ik in het bezit ben van het verbeterde dossier, zal ik het ter goedkeuring aan de Ministerraad voorleggen. De drie koninklijke besluiten zullen voor advies aan de Raad van State worden toegezonden.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat er een aantal fouten zijn geslopen in de vergunning van scheepsagent en dat het dossier opnieuw naar het bestuur van het vervoer te water werd gezonden. Ik dring erop aan dit dossier prioritair te behandelen. Al de adviezen werden uitgebracht, alleen de administratieve afhandeling laat op zich wachten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

La question orale n° 776 de M. André Frédéric est reportée à une date ultérieure.

Mondelinge vraag van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de IJzeren Rijn" (nr. 782)

Question orale de M. Luc Sevenhans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Rhin de fer" (n° 782)

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet dat u het dossier inzake de IJzeren Rijn met de nodige interesse blijft volgen. Nu blijkt dat ook de eerste minister zich hiervoor ten volle inzet. Hij heeft inzake dit dossier de meest interessante uitspraak van de jongste maanden gedaan, met name dat hij zich, samen met zijn Duitse collega, achter dit project gaat scharen. Bovendien onderschrijft hij de stelling, die ook hier al een aantal keren te berde is gebracht en die voor het eerst naar voren is gebracht door de technische dienst van de NMBS, dat de zaak binnen de zes maanden kan worden beklonken.

Mevrouw de minister, door het feit dat u de onvoorwaardelijke steun geniet van de eerste minister, krijgt u nu een betere uitgangspositie en kunt u van die uitspraak politiek gebruikmaken. Het is immers belangrijk dat alle regeringspartners een gelijklopend standpunt verkondigen. De heer Verhofstadt is blijkbaar overtuigd van het nut van de IJzeren Rijn. Zijn uitspraak is voor u wellicht een nog grotere motivatie om de volgende onderhandelingsfase aan te vatten.

Mevrouw de minister, kunt u deze uitspraak effectief gebruiken ?

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer Sevenhans, mijn standpunt is heel duidelijk. Net zoals de eerste minister wil ik het dossier zo vlug mogelijk doen vooruitgaan. Ik heb reeds verscheidene keren gezegd, hier en in de plenaire vergadering, dat het standpunt van de Duitse en de Belgische partij in dit dossier gelijklopend is, wat de zaken moet versnellen. Iedereen is zich bewust van de noodzaak het goederenvervoer over de IJzeren Rijn in alle veiligheid te laten verlopen. Het traject in overeenstemming brengen met de veiligheidsnormen zal enige tijd vergen. Als minister belast met de spoorwegkwestie zal ik er nauwlettend op toezien dat deze normen worden nageleefd, zelfs als dit

Isabelle Durant

enige vertraging bij het in gebruik nemen veroorzaakt. Wij streven ernaar dat deze lijn zo vlug mogelijk en in de beste omstandigheden terug in dienst komt. Het is een moeilijk dossier, maar ik tracht het, samen met de eerste minister en de minister-president van de Vlaamse Regering, tot een goed einde te brengen.

De heer **Luc Sevenhans** (Vlaams Blok) : Mevrouw de minister, het belangrijkste gegeven in dit dossier is dat Duitsland blijkbaar onvoorwaardelijk aan onze kant is gaan staan. Ik wil beklemtonen dat, als de minister het heeft over een termijn van zes maand, hij is geïnformeerd door de NMBS die duidelijk heeft gezegd dat het op technisch vlak mogelijk moet zijn het dossier op zes maand af te ronden. Ik begin te tellen vanaf 1 januari.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van mevrouw Fientje Moerman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de foute informatie verstrekt naar aanleiding van een parlementaire vraag over de ondervertegenwoordiging van vrouwelijke werknemers bij de NMBS" (nr. 777)

Question orale de Mme Fientje Moerman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'information erronée fournie à l'occasion d'une question parlementaire concernant la sous-représentation de personnel féminin à la SNCB" (n° 777)

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag is eigenlijk het vervolg op een vraag die ik gesteld heb op 8 december 1999. Ik heb u toen ondervraagd over het feit dat er bij de NMBS volgens de cijfers die u toen hebt verstrekt 41 262 werknemers zijn waarvan slechts een heel klein deel, namelijk 2 465, vrouwen zijn. Dat stemt overeen met 6%, een stijging van 0,5% tegenover het voorgaande jaar. U hebt toen geantwoord : "Er zijn niet zoveel kandidaten om treinbestuurder te worden. Het gaat om een moeilijk werk. Er zijn geen vrouwelijke kandidaten omdat in de school voor de afdeling A2 weinig vrouwen inschrijven. Dit probleem inzake de oriëntatie moet door de Gemeenschappen worden aangepakt. Dat behoort niet tot mijn bevoegdheid". Ik heb toen gezegd dat dit een zeer onvolledige verklaring is voor het onevenwicht. Het volledige personeelsbestand bestaat immers niet uit treinbestuurders. Dat zijn er slechts een paar duizend.

Volgens de informatie die ik van de NMBS heb gekregen is echter ook de info met betrekking tot de treinbestuurders niet juist. Er is namelijk een bericht dat ik in het Frans heb gekregen - Avis n° 8 PR, uitgaande van de

Unité centrale et de coordination politique des ressources humaines, daterend van 4 februari 1999 - waarin de toelatingsvoorwaarden worden opgesomd voor het ambt van aspirant-conducteur en conducteur van treinen. Daaruit blijkt dat naast de leeftijdsvoorwaarden ook een punt C.2 is opgenomen : "Diplômes ou certificats exigés : les candidats doivent être en possession d'un des diplômes ou certificats suivants, délivrés par un établissement créé, subventionné ou reconnu par l'Etat ou par l'une des Communautés". Dan somt men op : "Un certificat d'enseignement technique ou professionnel secondaire supérieur homologué ou équivalent, obtenu dans le groupe d'études 'mécanique', 'électricité', 'électromécanique' ou 'électronique'". Dat klopt dus inderdaad, maar er zijn alternatieven. Ik citeer : "Point B. Titre ou attestation de réussite délivrés après un cycle d'au moins 750 périodes par l'enseignement technique secondaire de promotion sociale dans les secteurs..." Ik zal u de opsomming besparen. Het gaat ongeveer om dezelfde sectoren. "C. Tout certificat homologué ou équivalent d'enseignement général secondaire supérieur. D. Tout certificat homologué ou équivalent d'enseignement technique ou professionnel secondaire supérieur obtenu dans des groupes d'études autres que ceux cités littéra A ci-dessus". Dit betekent dat nagenoeg alle diploma's van het middelbaar onderwijs in aanmerking komen om zich kandidaat te stellen voor het ambt van kandidaat-conducteur of conducteur van treinen, zowel beroeps, technisch als algemeen vormend onderwijs. Er zijn dus ook richtingen bij waar totaal geen gebrek aan vrouwen is. De verstrekte informatie was dus niet correct.

Mevrouw de minister, waarom kreeg het parlement niet de juiste informatie ? Aangezien het excuus van een tekort aan vrouwelijke afgestudeerden uit harde technische richtingen nu vervalt, herhaal ik de vraag welke actie de minister overweegt om dit onaanvaardbare onevenwicht bij de NMBS weg te werken. In de komende jaren zullen daar een groot aantal jobs vrijkomen die zich situeren in de niet zo harde sectoren. Het gaat niet om buitenwerk of sleuren met spoorbiels.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, mevrouw Moerman, ik wil het eerst even hebben over uw opmerkingen in verband met de voorwaarden die werden gevraagd voor de rekrutering van treinbestuurders. Ik beschik blijkbaar niet over de juiste informatie. Wij hebben bepaald dat in verband met andere diploma's enkel de "littera" A en niet B, C en D in aanmerking kwamen. In het algemeen vormend onderwijs zitten er inderdaad ongeveer evenveel jongens als meisjes. Het probleem is echter hetzelfde. Zelfs al zou er een voorkeur bestaan voor een bepaalde technische kennis dan nog is de eerste voorwaarde een algemeen diploma. Mijn excuses voor de foutieve informatie die ik heb gekregen.

Isabelle Durant

Er zijn geen technische problemen. Als ik de cijfers bekijk, stel ik vast dat er 760 mannen en slechts 15 vrouwen aan het examen wensen deel te nemen. Dit zijn niet echt goede cijfers als het gaat om meer vrouwen bij de NMBS aan de slag te krijgen. Argumenten als zou het gaan om jobs die te zwaar zijn voor vrouwen zijn niet terecht. In andere sectoren werken ook vrouwen. De werkomstandigheden voor mannen en vrouwen moeten dezelfde zijn.

Ik stel echter vast dat het kader van de NMBS uitsluitend uit mannen bestaat. Beslissingen over de strategie van de NMBS worden enkel door mannen genomen. Mijn bevoegdheid is beperkt als het erom gaat de NMBS te verplichten meer vrouwen aan te werven.

Uw vraag biedt mij en ook de twee vrouwen uit de raad van bestuur de kans om aan de NMBS te vragen welke stappen kunnen worden gezet om de situatie te verbeteren. Er is terzake wel enig werk aan de winkel. Ik zal de NMBS vragen om mij de cijfers te geven van elke dienst afzonderlijk. Met deze cijfers in de hand zal ik trachten enige druk uit te oefenen zodat in alle diensten van de NMBS meer vrouwen aan de slag kunnen.

Mevrouw **Fientje Moerman** (VLD) : Mevrouw de minister, het verheugt mij dat u zo eerlijk bent om toe te geven dat de informatie waarover u beschikt niet correct is. Ik ben een groot voorstander van politieke vernieuwing, maar voor mij begint die politieke vernieuwing met een elementair respect voor het parlement. Dit betekent dat vragen die in het parlement worden gesteld en die voor sommigen misschien onbelangrijk lijken, correct worden behandeld.

Ik zal niet nalaten er steeds op te wijzen als ik vaststel dat dit niet zo is, ook als het gaat om mensen van mijn eigen partij of van andere partijen van de meerderheid.

Mevrouw de minister, de vorige keer toen ik mijn vraag heb gesteld heb ik u expliciet gevraagd en ik citeer : "Welke acties overweegt de minister om deze openbare dienst waarvoor de overheid verantwoordelijk is en die 80 miljard per jaar krijgt, ertoe te verplichten de anti-discriminatiewetgeving toe te passen, waar nu ook een omkering van bewijslast is ? Is de minister van plan om bij de herziening van het tweede beheerscontract van de NMBS bepalingen op te nemen om deze discriminatie weg te werken ?"

Ik zie dat u een iets meer voluntaristische houding aanneemt dan in uw antwoord van 8 december. Wij leven in een land waar de werkloosheid voor vrouwen nog altijd een flink stuk hoger ligt dan de werkloosheid voor mannen, waar de laaggeschoolden minder aan de bak komen, zeker als zij vrouwen zijn.

U zit met een overheidsinstelling die 80 miljard frank per jaar krijgt van de middelen die door iedereen in dit land worden opgebracht, mannen en vrouwen. Een instelling die zoveel geld krijgt, moet ervoor zorgen dat een actief beleid wordt gevoerd, dat van die bijna 42 000 tewerkstellingsplaatsen een evenredig aandeel gaat naar tewerkstelling van vrouwelijke werknemers.

U zegt dat men de vrouwen in de raad van bestuur moet aanspreken. Dat is best mogelijk, maar u bent minister, u bent verantwoordelijk voor de NMBS. U hebt de middelen in handen om erop aan te dringen dat er verandering komt in de situatie. Dit geldt trouwens niet alleen op het vlak van de tewerkstelling van vrouwelijke werknemers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Jos Ansoms** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontslag van de afgevaardigde beheerder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 760)

- de heer **Lode Vanoost** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het ontslag van de afgevaardigde-beheerder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 812)

Questions orales jointes de :

- M. **Jos Ansoms** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la démission de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 760)

- M. **Lode Vanoost** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la démission de l'administrateur délégué de l'Institut belge pour la sécurité routière" (n° 812)

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, half december las ik in Het Laatste Nieuws een artikel waarin werd gemeld dat de heer Marc Vansnick, de afgevaardigde beheerder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, was ontslagen. Iets verder in het artikel las ik als reden van het ontslag dat er gezocht werd naar een nieuwe dynamiek voor het BIVV.

Ik was verbaasd zowel over dit ontslag als over de reden van dit ontslag. Het was precies de heer Vansnick die vanaf 1992, jaar van zijn aanstelling, het BIVV dynamiek had gegeven. Ik verwijs naar de BOB-campagne, die nu ook in Frankrijk, Spanje en Portugal veel belangstelling geniet. Op het BIVV werkten in 1992 ongeveer 50 mensen. Nu werken er 80 medewerkers. De begroting evolueerde van 150 naar 400 miljoen frank. Dit is niet zozeer te danken aan de verhoogde overheidstoelage, het BIVV boorde ook zelf bronnen van inkomsten aan.

Jos Ansoms

Ik kan nog een reeks voorbeelden geven die getuigen van een dynamische aanpak. Daarom mijn verwondering over dit ontslag. Mevrouw de minister, het ligt voor de hand dat ik u hierover een aantal vragen wil stellen.

Wat zijn de echte redenen van het ontslag ? Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat er een andere reden is dan de nieuwe dynamiek. Als het dan toch zo is, dan volgt mijn tweede vraag : wat verstaat u onder een nieuwe dynamiek, die anders is dan de dynamiek die nu in het instituut aanwezig is ? Waaruit leidt u af dat de heer Vansnick niet de geknipte persoon is om die nieuwe dynamiek te realiseren ?

Ik ben ervan overtuigd dat de heer Vansnick gezien zijn capaciteiten en ervaringen wel elders aan de slag zal kunnen, maar het baart me grote zorgen dat dit misschien de voorbode is van een andere verhouding van de minister met deze instelling. Het is nu eenmaal zo dat het BIVV een vrij onafhankelijke instelling was, wat volgens mij zo moet blijven gezien het belang van de materie waarover het gaat. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid mag geen verlengstuk worden van de toevallige minister die de bevoegdheid over de verkeersveiligheid heeft. Immers, in dit land houden naast de federale overheid ook de Gewesten, de steden, de provincies, de gemeenten, bepaalde actiescomités, de scholen en dies meer zich bezig met de verkeersveiligheid. Elke burger en elke overheid moet zich kunnen wenden tot dit onafhankelijk instituut. Als die nieuwe dynamiek zou betekenen dat er een andere verhouding tot stand moet worden gebracht tussen de regerende minister en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, dan maak ik daar het grootste voorbehoud voor.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, ik ben ontzettend benieuwd naar het antwoord van de minister. Ik heb ongeveer dezelfde vragen als mijn voorganger. Ik bewaar mijn spreektijd bijgevolg voor de repliek.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Monsieur le président, chers collègues, comme tout le monde le sait, l'IBSR est une ASBL qui a tenu un conseil d'administration et une assemblée générale le 21 décembre 1999. Cette dernière a effectivement pris acte de la démission de M. Vansnick, qui était administrateur délégué. Il faut savoir qu'au début de la législature, une série de mandats ont été remis, à la fois pour les ministres puisque de nouveaux représentants seront nommés, et pour certaines organisations dont la désignation relève de la compétence du ministre, c'est-à-dire certaines organisations de piétons et de cyclistes. Le conseil d'administration de ces organisations sera donc modifié par rapport au précédent.

On a parlé d'une nouvelle dynamique de l'IBSR. En aucun cas, je ne veux mettre en cause le travail qui a été effectué par l'administrateur délégué sortant. Ce travail

fut excellent. Mais il est vrai que nous souhaitons développer au maximum la sensibilisation des usagers sur le terrain. Cela se fera en concertation avec le conseil d'administration et l'assemblée générale, et notamment les nouveaux représentants des ministres de la Justice et de l'Intérieur, ainsi qu'avec les régions et les représentants des organisations dites d'usagers faibles. Nous souhaitons également organiser une collaboration étroite entre le cabinet, l'administration et l'IBSR, chacun agissant dans les limites de ses compétences et gardant ses spécificités administratives. L'IBSR est une ASBL et son conseil d'administration, ainsi que l'assemblée générale sont souverains. Mais étant donné la gravité des problèmes d'insécurité routière - vous êtes d'ailleurs l'un de ceux qui, à juste titre, m'interpellent le plus à ce sujet -, il nous semble que tous les moyens doivent être conjugués. A cet effet, il faut conserver cette dynamique triangulaire entre le cabinet, l'administration et l'IBSR afin d'optimiser les moyens. Ceux-ci devront être définis au sein du conseil d'administration auquel je ne veux absolument pas me substituer. Tout cela fait donc partie des projets que nous avons au sujet de l'IBSR.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik had dit antwoord eigenlijk verwacht.

Mevrouw de minister, het is te gemakkelijk om te zeggen dat het gaat om een VZW en dat de raad van bestuur van die VZW de heer Vansnick heeft ontslagen. Een belangrijk deel van die bestuurders zitten daar natuurlijk namens de regering. Ik kan mij voorstellen dat wanneer het gaat over het al dan niet verlengen of het opzeggen van het mandaat van de afgevaardigde bestuurder de vertegenwoordigers van de regering aan de regering vragen welk standpunt zij daar moeten innemen.

Mijn vraag in dat verband is zeer concreet : Heeft de regering aan haar vertegenwoordigers in de raad van bestuur van de VZW de opdracht gegeven om de heer Vansnick te ontslaan ? Een dergelijk mandaat schijnt mij noodzakelijk te zijn. Zij gaan voor een dergelijke aangelegenheid geen eigengereide houding aannemen. Ik heb op die concrete vraag geen antwoord gekregen. Ik krijg daar toch graag een even concreet antwoord op.

Ik ben bovendien bang voor de toekomst. De minister heeft namelijk verklaard dat zij een nauwere samenwerking wenst tussen haar kabinet en de VZW. Ik leid daaruit af dat de heer Vansnick dat in de weg stond. Ik zie niet goed in waarom hij anders weg moest. Waarschijnlijk kwam de heer Vansnick in zijn beleidsplan 1998-2003 op voor een vrij grote onafhankelijkheid ten opzichte van de regering en viel dit bij de minister niet in goede aarde. Dat is dan de bevestiging van mijn vrees dat de heer Vansnick moest weggaan omdat hij daar destijds door de heer Dehaene is aangesteld, of dat het de bedoeling is met het BIVV een andere weg in te slaan, namelijk meer in dienst van de regering. In dat geval bevinden we ons echter op de verkeerde weg.

De heer **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO) : Mijnheer de voorzitter, in tegenstelling tot de vorige spreker vind ik het antwoord van de minister correct. Ik wijs erop dat de beslissingsstructuur van die VZW niet is veranderd. Het is gebeurd binnen de beslissingsstructuur zoals die bestond voor deze regering was gevormd. Alles is conform de regels gebeurd. Het gaat uiteraard over een individu, een mens zoals u en ik. Men neemt een formeel besluit. Daar is een bepaalde procedure voor gevolgd geweest. Men moet correct zijn en de regels en besluiten respecteren.

Als men beweert dat men het BIVV meer in lijn wil brengen met de regering, doe ik opmerken dat het BIVV niet structureel is veranderd. De werkingsstructuren zijn dezelfde gebleven. De CVP heeft altijd in de regering gezeten. Wij hebben sinds ons bestaan, 18 jaar lang, in de oppositie gezeten. Wanneer men in de oppositie zit, moet men aanvaarden dat de meerderheid de beslissingen neemt. Indien men niet akkoord gaat, kan men zijn mening zeggen, maar de beslissing is legitiem en men moet die vanuit de oppositie aanvaarden. Dat zijn de regels van het spel.

Mme **Isabelle Durant**, ministre : Encore une petite précision, monsieur le président. Au sein du conseil d'administration qui s'est réuni le 21 décembre, c'est une majorité qui a adopté cette démission; cette majorité dépasse donc les administrateurs liés au ministère. J'insiste sur le fait que cette décision a été prise à la majorité du conseil d'administration.

Ensuite, en ce qui concerne les collaborations, le recrutement et le remplacement, sachez bien qu'il s'agira d'un recrutement confié par le comité de gestion de l'IBSR à un organisme de recrutement. Pour cette collaboration à

mettre en place, il s'agira de pouvoir recruter une personne, d'une part, compétente sur les volets de gestion des ressources humaines de l'entreprise, de l'ASBL et, d'autre part, apte à organiser une collaboration bien pensée entre moi-même, l'administration et les projets propres de l'IBSR.

Tous ces projets sont décidés et organisés en conseil d'administration; ils sont discutés dans ce cadre puisque je préside physiquement le conseil d'administration. En effet, je tiens à être présente de manière régulière pour pouvoir évaluer les problèmes et entretenir une discussion ouverte avec l'ensemble des administrateurs.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Vanoost voor zijn heel duidelijk antwoord. Hij heeft gezegd dat het een politieke beslissing was.

De **voorzitter** : Mijnheer Ansoms, dit is een parlementaire vraag en ik kan daaromtrent geen debat toestaan, maar ik moet toegeven dat de heer Vanoost heel handig gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om zich bij deze vraag aan te sluiten. Dat is zijn parlementair recht en het is een interessante techniek.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.15 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 16.15 heures.*
