

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

JEUDI 10 FÉVRIER 2011

Après-midi

PLENUMVERGADERING

van

DONDERDAG 10 FEBRUARI 2011

Namiddag

La séance est ouverte à 14.16 heures et présidée par M. André Flahaut.

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer André Flahaut.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance:

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering:

Didier Reynders.

Le **président**: La séance est ouverte.

De vergadering is geopend.

Excusés

Berichten van verhindering

Corinne De Permentier, Minneke De Ridder, Annick Ponthier, Reinilde Van Moer, pour raisons de santé / wegens gezondheidsredenen;

Elio Di Rupo, pour devoirs de mandat / wegens ambtsplicht;

Barbara Pas, congé de maternité / zwangerschapsverlof;

Maya Detiège, Benelux.

01 Ordre du jour

01 Agenda

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 février 2011 et à la demande du ministre de la Défense, je vous propose de reporter la discussion du projet de loi portant assentiment à l'Accord de coopération du 2 avril 2010 entre l'État fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale pour la coordination d'une infrastructure d'information géographique (transmis par le Sénat) (n^{os} 801/1 et 2) à la séance plénière du 17 février 2011.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 februari 2011 en op verzoek van de minister van Landsverdediging, stel ik u voor de bespreking van het wetsontwerp houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van 2 april 2010 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voor de coördinatie van een infrastructuur voor ruimtelijke informatie (overgezonden door de Senaat) (nrs 801/1 en 2) te verdagen naar de plenumvergadering van 17 februari 2011.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus zal geschieden.

Questions

Vragen

Le premier ministre sera en retard. Je propose donc de commencer par les questions adressées au vice-premier ministre, ministre des Finances et des Réformes institutionnelles.

Je tiens à rappeler que compte tenu de l'ordre du jour, nous essaierons de nous tenir aujourd'hui au Règlement, à savoir deux minutes pour la question, deux minutes pour la réponse et une minute pour la réplique. *(Applaudissements)*

02 Questions jointes de

- **M. Josy Arens au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "les dysfonctionnements au sein du SPF Finances" (n° P0049)**

- **M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "la grève au SPF Finances" (n° P0061)**

- **M. Georges Gilkinet au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "les dysfonctionnements au sein du SPF Finances" (n° P0062)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de disfuncties bij de FOD Financiën" (nr. P0049)**

- **de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de staking bij de FOD Financiën" (nr. P0061)**

- **de heer Georges Gilkinet aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de disfuncties bij de FOD Financiën" (nr. P0062)**

02.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la presse a relayé les préoccupations des agents du SPF Finances qui relèvent notamment le manque de moyens pour certains contrôles fiscaux. Ainsi, il semble que les fonctionnaires ne vérifieraient les déclarations fiscales que de manière arithmétique par manque de temps, avec pour corollaire que la réalité des frais professionnels n'est plus examinée. Il a été également souligné l'inexistence dans les faits des contrôles sur les grandes sociétés. Le chiffre de 10 milliards d'euros de perte pour le Trésor a même été avancé. Par ailleurs, des problèmes au niveau du système informatique ont à nouveau été soulevés.

La politique de management au sein du SPF Finances est également pointée du doigt. Cette politique tendrait à vouloir supprimer les petites antennes administratives pour les rapatrier dans les grands centres. Or, cette politique aboutit à un éloignement des lieux d'activité économique, avec une réduction des services aux entreprises et aux particuliers. Je vous avais déjà interrogé sur l'avenir du personnel d'Arlon, qui se posait beaucoup de questions en ce sens.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur la question? Comment réagissez-vous aux nombreuses déclarations qui semblent confirmer que le SPF n'est plus en état de faire correctement son travail? Qu'en est-il des contrôles dans les faits? Comment expliquez-vous un tel manque de personnel? Quelles sont les mesures prises afin de répondre aux préoccupations des agents de l'administration? Quid au niveau de l'informatique? Comment une telle situation, générant, à terme, un encouragement à la fraude fiscale, peut-elle perdurer alors que vous êtes à la tête du SPF Finances depuis un certain temps?

Cette politique de centralisation des services administratifs m'inquiète. Ne creuse-t-on pas encore plus le fossé qui sépare nos citoyens, et les acteurs économiques en général, de l'administration fiscale?

Dans ces projets de restructuration, j'ai toujours peur que le milieu rural ne soit le grand perdant.

02.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, gisteren, op 8 februari, hebben ACV Openbare Diensten, ACOD en VSOA gedurende drie kwartier het werk neergelegd op de hoofdzetel van de FOD Financiën.

De vakbonden stellen in officiële communiqués dat het management hen wijsmaakt dat alle problemen verholpen zullen zijn door een grote hervorming. Zij stellen dat het management zich vandaag verschuilt achter de regering van lopende zaken en ondertussen een salamitechniek toepast als onderhandelingsmethode, waardoor, volgens hen, alle rechten van het personeel worden ondergraven.

In de meer populaire pers heette het dat zij staakten, omdat het niet klopt, als ze niets horen van de FOD Financiën, dat het dan allemaal in orde zou zijn.

Het verwijt dat op managementniveau de verschillende delen van de onderhandelingen uiteengetrokken worden om aldus resultaat te verkrijgen dat niet te verkrijgen zou zijn als het in zijn geheel gepresenteerd wordt, is volgens mij een ernstig verwijt.

Mijnheer de minister, waar staat u op dit moment met de hervorming van de diensten van Financiën? Er worden bijvoorbeeld in de commissies geregeld vragen gesteld over verhuizingen of samenvoeging van bepaalde administraties. Er wordt nooit ingegaan op de vraag of dat gebeurt in een gecoördineerd plan. Is dat voldoende bekendgemaakt?

Mijn tweede punt is een suggestie of een bedenking. Kan de staking ook niet te maken hebben met het feit dat er in werkgroepen opnieuw onderhandelingen plaatsvinden omtrent de loopbaan bij Financiën en de structuur van Financiën. Die staking is dan slechts een eerste prik om te laten zien dat men het meent in vakbondskringen.

Tot slot, hebben de vakbonden u over die actie concreet op voorhand gecontacteerd? Hebt u met hen gesproken? Vindt u hun actie gerechtvaardigd? Welke stappen zult u doen?

02.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre des Finances, les travailleurs du SPF Finances ont décidé un arrêt de travail de trois-quarts d'heure, voici quelques jours. Ce que nous avons pu lire, entendre ou voir, que ce soit via les médias ou par des contacts directs, est assez inquiétant en termes de démotivation, de sentiment d'abandon d'efficacité du travail de contrôle fiscal. J'ai lu plusieurs éléments diagnostiques sur une informatisation déficiente, sur des nominations qui n'arrivent pas – des travailleurs occupent des fonctions sans en avoir la reconnaissance, même après avoir réussi des examens –, sur la difficulté de mise en œuvre de la réforme Coperfin ainsi que sur le manque de personnel.

À ce propos, je vous cite un petit extrait paru ce matin dans l'excellent journal *Vers l'Avenir*. Un interlocuteur y explique que l'on ne remplace pas tout le monde au sein du SPF Finances: "On se prive ainsi d'une grande expérience et d'une capacité d'intervention. Il y a quelques années, un jeune contrôleur rendait toujours visite à une entreprise avec un collègue expérimenté. Ce n'est plus le cas aujourd'hui." C'est votre adjoint, le secrétaire d'État, M. Clerfayt, qui décrit cette situation effectivement inquiétante.

Monsieur le ministre des Finances, quel est votre propre diagnostic sur la situation au sein de votre ministère? Avez-vous rencontré les représentants des organisations syndicales à ce sujet? Qu'allez-vous mettre en œuvre en vue d'améliorer tant la qualité du travail que l'ambiance au sein du SPF Finances? Comment comptez-vous mettre fin à cette situation difficile?

02.04 Didier Reynders, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en entendant les remarques générales sur la situation du département, je ferai trois commentaires.

Premièrement, nous allons poursuivre la modernisation informatique qui nous permet, par exemple, aujourd'hui, de déjà recevoir 3 millions de déclarations électroniques grâce à Tax-on-web et qui nous a permis l'année dernière de rembourser beaucoup plus tôt les suppléments d'impôts perçus, ce qui a permis de soutenir le pouvoir d'achat.

Cette modernisation se poursuivra dans tous les domaines. Évidemment, elle a des répercussions sur l'organisation du département et son personnel.

Deuxièmement, et de la même façon, monsieur Arens, en ce qui concerne les regroupements et les concentrations dans des sites moins nombreux, quand je suis arrivé au département, les Finances disposaient de 600 bâtiments à travers le pays. Depuis le début, j'ai annoncé qu'à l'horizon 2015, probablement, nous descendrions autour de 230, 240. Tous les documents sont disponibles en la matière.

Mais avec deux remarques: évidemment, dans les grands centres, ce changement ne pose pas un gros problème: par exemple, le *North Galaxy* ou la nouvelle Tour des Finances. Dans toutes les entités de plus petite taille, cela ne se fera qu'au fur et à mesure, en garantissant un service de proximité. C'est bien le cas partout où la démarche intervient.

Troisièmement, en ce qui concerne le fonctionnement et la capacité de prélever l'impôt, il me suffit de vous dire que, l'année dernière, les recettes fiscales ont augmenté de 6 milliards d'euros. Le secrétaire d'État aux Finances a l'occasion d'expliquer en permanence comment la lutte que mène le département contre la fraude fiscale permet de faire rentrer de plus en plus de moyens.

Het is echter ook juist dat er nu onderhandelingen zijn, eerst informeel en dan formeel, met het oog op een nieuw organiek reglement in de FOD Financiën en een herstructurering van het personeel. Zo gebeurt dat

altijd in een gewest, in een federale staat, in een gemeente.

Het is normaal dat er acties komen – en ik heb daar niets over te zeggen – naar aanleiding van een eerste nota van de voorzitter van de FOD Financiën. Nu starten wij de onderhandelingen. Ik hoop op een correcte samenwerking met iedereen van het management en de vakbonden om zo tot een nieuwe, goede beslissing inzake het personeelsstatuut en een organiek reglement te komen. Dat behoort tot de normale taak van het management.

02.05 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse.

Je sais que nous sommes en affaires courantes. Mais j'aurais souhaité en savoir un peu plus sur le manque de personnel qui est dénoncé en de nombreux endroits. Donc, j'aurais aimé savoir si des engagements et des remplacements plus importants sont envisagés. Que se passe-t-il sur ce plan-là?

02.06 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat echter nieuwe vragen oproept.

U zegt dat u nu onderhandelingen zal opstarten. U hebt al een aantal zaken gedaan. U hebt ze opgesomd. Er is al iets gebeurd op het vlak van ICT, er zijn iets minder gebouwen enzovoort. Vandaag zou het een eerste prikactie zijn naar aanleiding van onderhandelingen, die zullen worden aangevat vóór de grote veranderingen bij de FOD Financiën, veranderingen die al zo lang worden aangekondigd.

Wij blijven ons afvragen waarom het zo lang moet duren. Wij zullen het blijven opvolgen.

02.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre des Finances, il ne s'agit pas seulement d'un problème de statut ou de frustration personnelle. Le personnel du SPF Finances a indiqué assez clairement qu'il était confronté à des difficultés quotidiennes dans son travail.

Ce service public doit remplir deux missions:

1. Enrôler l'impôt, tâche qui s'accélère. Tant mieux si cela génère plus rapidement des recettes fiscales, de sorte que l'on puisse redistribuer des moyens aux contribuables s'ils doivent être remboursés.
2. Se charger également de lutter contre la fraude fiscale. Le mauvais fonctionnement de cette mission a été mis en évidence par les agents qui ont organisé un arrêt de travail de trois-quarts d'heure ce mardi.

Et c'est votre responsabilité de ministre des Finances. J'ignore pour combien de temps vous le serez encore, mais vous l'êtes depuis 1999. À cet égard, on peut parler d'un échec de votre politique. J'espère que le prochain gouvernement et le futur ministre des Finances seront plus efficaces en ce domaine.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Meyrem Almaci aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de strijd tegen fiscale fraude" (nr. P0050)

03 Question de Mme Meyrem Almaci au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "la lutte contre la fraude fiscale" (n° P0050)

03.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, twee jaar geleden heeft de Kamer een rapport ingediend van de commissie Fiscale Fraude met 108 unaniem gesteunde voorstellen. Een van de kernvoorstellen van dat rapport was de opheffing van het bankgeheim bij vermoedens van fraude.

Nu, na twee jaar, wordt die discussie aangevat, anderhalf jaar nadat wij ons wetsvoorstel hebben ingediend. In december heeft cdH zijn wetsvoorstel daaraan toegevoegd en CD&V en Open Vld hebben een tweetal weken geleden aangekondigd dat ook zij een wetsvoorstel zouden indienen. Terwijl het overleg tussen de meerderheidspartijen nog maar net een aanvang neemt, zie ik in de media een artikel passeren van uw staatssecretaris, de heer Clerfayt, die een aantal zeer opmerkelijk uitspraken doet. Hij verklaart namelijk dat de context nu ideaal is om de discussie over de opheffing van het bankgeheim te koppelen aan een derde ronde van fiscale amnestie. U hebt het goed verstaan, een derde ronde van fiscale amnestie. Hij verklaart eveneens doodleuk dat de fiscale controles op dit moment erg doeltreffend zijn dankzij een goede selectie van de dossiers.

Mijnheer de minister, ik heb daaromtrent twee vragen voor u.

Vindt u dat, in het licht van de stakingen die we net bespraken van de FOD Financiën, in het licht van de feitelijke statistieken over het aantal controles bij bijvoorbeeld bedrijven in dit land en de controlemogelijkheden die gebrekkig zijn, de controles op dit moment al dan niet voldoende doeltreffend zijn? Bent u het eens met de staatssecretaris dat de opheffing van het bankgeheim bij vermoedelijke fraude gekoppeld moet worden aan een derde ronde van fiscale amnestie?

03.02 Minister **Didier Reynders**: Mevrouw Almaci, ten eerste moet ik u zeggen dat we nooit een fiscale amnestie gerealiseerd hebben in België. Dit gebeurde altijd met controle en een betaling door de belastingplichtige. Eerst is er de eenmalig bevrijdende aangifte geweest en nu, jaar na jaar, hebben we een regularisatieprocedure met groot succes. Naar aanleiding van de presentatie van de begrotingsresultaten van 2010 heb ik dit gezegd. Bijgevolg doen we hiermee verder. Ik meen dat het een zeer goed idee is van de heer Clerfayt om nu misschien een nieuwe ronde te organiseren met een meer efficiënte aanpak wat de regularisatie betreft maar ook inzake een aantal andere elementen.

Ik begrijp niet waarom dit onderwerp vandaag voorwerp is van een mondelinge vraag.

Wij hebben in de commissie voor de Financiën een akkoord bereikt om de verschillende wetsvoorstellen over het bankgeheim te behandelen. Wij zullen komende week of de week erna – de commissieagenda is een taak van het Parlement – met het onderzoek van voornoemde wetsvoorstellen doorgaan.

Ook de regering is dus bereid enkele amendementen in te dienen. De indiening ervan is een beslissing van de Ministerraad. Wij hebben nu een tekst voor artikel 318 inzake specifieke redenen op internationaal vlak. U zal de tekst in ons wetsontwerp terugvinden.

Ik herhaal echter dat wij bereid zijn aan de bespreking in het Parlement deel te nemen. Ik begrijp dan ook niet dat er nu een dergelijke spannende vraag wordt gesteld. Ik heb immers vernomen dat er een akkoord met alle fracties is voor een correcte behandeling van de verschillende teksten in de commissie voor de Financiën.

Ik geef u dus komende week of de week erna rendez-vous, tot er in de commissie voor de Financiën een oplossing en een akkoord komt.

03.03 **Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb goed geluisterd. U wil echter helemaal geen discussie over het bankgeheim. U wil een koehandel opzetten tussen de discussie over de opheffing van het bankgeheim zoals dat door de onderzoekscommissie voor de aanpak van fiscale fraude in de Kamer is gevraagd en een nieuw rondje fiscale amnestie zoals u dat in 2010 hebt geprobeerd met uw eigen wetsontwerp, dat door iedereen is afgeschoten.

Een dergelijke handelwijze is absoluut schandelijk. Het is een koehandel die voor het Parlement onaanvaardbaar is. Niemand maakt hiervan in zijn wetsvoorstel gewag. U probeert echter opnieuw de betrokken zondaars een hand boven het hoofd te houden.

Het is onvoorstelbaar dat u dergelijke voorstellen nog durft te doen op een moment dat uw eigen administraties staken en uw eigen belastinginspectie verklaart dat de fiscale fraude via de permanente regularisaties tegen ongelooflijke spotprijzen de deur uitgaan. U zou zich moeten schamen.

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

04 **Vraag van mevrouw Gwendolyn Rutten aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de uitgifte van vijfjaarsobligaties door het Agentschap van de Schuld" (nr. P0051)**

04 **Question de Mme Gwendolyn Rutten au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "l'émission d'obligations à 5 ans par l'Agence de la Dette" (n° P0051)**

04.01 **Gwendolyn Rutten** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Belgische staatskas heeft zopas 3 miljard opgehaald met de emissies van vijfjaarobligaties. Dit bedrag komt bij de 3 miljard die

enkele weken geleden reeds werd opgehaald via de uitgiften van tienjaarlobligaties.

U overstijgt daarmee de verwachtingen, want u had een bedrag van 5 miljard vooropgesteld. Dat is zeer goed. Het vooropgestelde bedrag is gehaald.

Wat ik wel opmerkelijk vind, is dat het gaat om obligaties met een vlottende rente. Een staatsobligatie is een veilige belegging in onzekere tijden. Vanwaar de keuze om te werken met een vlottende rente? Het is bijzonder lang geleden, ik denk vier jaar, dat dit nog is gebeurd. Het houdt volgens mij meer risico in.

De ophaling is uiteraard goed, maar er zal nog meer moeten volgen. Ik moet u dat niet uitleggen. Wij gaan ongeveer 80 miljard in schuld moeten herfinancieren.

Wetende dat dit komt, is mijn vraag tweeledig. Ik heb, enerzijds, een vraag over de kostprijs voor de begroting. Anderzijds, heb ik een vraag over eventuele andere creatieve methodes die u in overweging zou kunnen nemen.

Met betrekking tot de kostprijs, ervan uitgaand dat de *spread* rond de 90 basispunten blijft schommelen, kunt u ons meedelen wat het effect zal zijn voor de federale begroting van 2011? Wat zal de impact zijn in budgettaire termen van een rente-ecart met Duitsland?

Bent u ook bereid om eventueel creatieve methodes in overweging te nemen? Ik doe twee suggesties. In het buitenland, zoals in Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten, bestaan er inflatiegebonden obligaties waarmee rekening wordt gehouden. Dat is een zekere belegging. Als men uitgaat van een coupon van 1 000 euro kan het zijn dat die na 20 jaar nog slechts 750 euro in koopkrachttermen waard is. Door de koppeling met de inflatie te maken, zou men burgers wat meer zekerheid kunnen geven.

Een tweede mogelijke creatieve oplossing, u hebt er zelf al naar verwezen, is een uitbreiding van het fiscale vrijstellingsregime van spaarboekjes tot staatsbons. Kunt u iets meer zeggen over de modaliteiten ter zake? Waaraan denkt u?

Meer algemeen, schuldfinanciering is dit jaar aan de orde. Ik noemde al het bedrag van 80 miljard. Het is goed dat wij daar ook voor zekere beleggingen voor burgers zorgen. Wat misschien nog belangrijker wordt in termen van economisch herstel, is het geld dat op spaarboekjes staat opnieuw in omloop te krijgen in de economie. Daarvoor bestonden in het verleden initiatieven, zoals de wet Cooreman-De Clercq. Neemt u initiatieven om, parallel met een aantal voorstellen inzake obligaties, er ook voor te zorgen dat er bijvoorbeeld inzake aandelen nieuwe initiatieven kunnen worden genomen?

04.02 Minister **Didier Reynders**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Rutten, collega's, dat zijn verschillende vragen. Het is niet gemakkelijk om in plenaire vergadering in twee minuten een antwoord te geven op verschillende vragen.

Wat de herfinanciering in 2011 betreft, gaat het om minder dan 80 miljard. Het schommelt rond de 40 miljard. Dat is al genoeg. Dat is al veel geld voor de Staatskas.

Wij moeten gaan naar andere creatieve methodes. Wij zijn bezig met verschillende studies en vergelijkingen met andere landen. U hebt dat zelf ook gezegd.

Er zijn verschillende mogelijkheden.

Wij werken met een gediversifieerde financiering van onze schatkist met OLO's op 10 jaar en nu op 5 jaar, dat is een traditie, maar met een vlottende rentevoet, op vraag van de markt en ook volgens de behoeften van de financiering van de staatskas. Het is normaal om dat te doen.

Is het mogelijk om naar een vrijstelling van belastingen te gaan voor een investering in OLO's of in staatsbons? De senatoren werken aan een wetsvoorstel voor een uitbreiding van de huidige vrijstelling van belastingen op de spaarboekjes tot en met de staatsbons.

Er zijn verschillende vragen in dat verband. Het is mogelijk. Ik heb al gezegd dat ik daarvan voorstander ben, met dezelfde plafonds als nu, maar met een uitbreiding van het toepassingsgebied van de vrijstelling van de

spaarboekjes tot en met de staatsbons. Dat is toch normaal. Spaargeld kan op een bankrekening worden gestort of worden belegd in een staatsbon en dat is toch nuttig voor de Belgische Staat. Wij moeten de kosten ervan nagaan, eerst en vooral de distributiekosten voor zo'n product in België.

Ten slotte, er zijn veel vragen in Kamer en Senaat over de financiering van de staatsschuld in 2011. Ik ben bereid om een hoorzitting te organiseren met de mensen van de schatkist. Dat is misschien de beste oplossing om meer details te geven.

U weet dat er sinds enkele jaren, sinds de heer De Croo met de swapoperaties, richtlijnen bestaan inzake de begroting en het beheer van de schatkist. Ik ben bereid om in de commissie voor de Financiën debatten te organiseren met de mensen van de schatkist, over de financiering van de staatsschuld.

De **voorzitter**: Ik dank u, mijnheer de minister, voor uw concreet voorstel.

04.03 Gwendolyn Rutten (Open Vld): Mijnheer de minister, ik denk dat dit een goede suggestie is, die wij in de werkzaamheden van de commissie Financiën kunnen meenemen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Je tiens à remercier les différents intervenants. Ils sont restés dans les délais fixés. On va essayer de poursuivre dans la même veine, monsieur le premier ministre.

04.04 Herman De Croo (Open Vld): (...)

Le **président**: D'accord, monsieur l'honorable et honoraire président.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean Marie Dedecker aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de lopende zaken en het interprofessioneel akkoord" (nr. P0043)
- mevrouw Zuhail Demir aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de lopende zaken en het interprofessioneel akkoord" (nr. P0044)
- de heer Georges Gilkinet aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de lopende zaken en het interprofessioneel akkoord" (nr. P0045)
- de heer Gerolf Annemans aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de lopende zaken en het interprofessioneel akkoord" (nr. P0046)
- de heer Patrick Dewael aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de lopende zaken en het interprofessioneel akkoord" (nr. P0047)
- de heer Stefaan Vercamer aan de eerste minister, belast met de Coördinatie van het Migratie- en asielbeleid, over "de lopende zaken en het interprofessioneel akkoord" (nr. P0048)

05 Questions jointes de

- M. Jean Marie Dedecker au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "les affaires courantes et l'accord interprofessionnel" (n° P0043)
- Mme Zuhail Demir au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "les affaires courantes et l'accord interprofessionnel" (n° P0044)
- M. Georges Gilkinet au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "les affaires courantes et l'accord interprofessionnel" (n° P0045)
- M. Gerolf Annemans au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "les affaires courantes et l'accord interprofessionnel" (n° P0046)
- M. Patrick Dewael au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "les affaires courantes et l'accord interprofessionnel" (n° P0047)
- M. Stefaan Vercamer au premier ministre, chargé de la Coordination de la Politique de migration et d'asile, sur "les affaires courantes et l'accord interprofessionnel" (n° P0048)

05.01 Jean Marie Dedecker (LDD): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de premier, weet u wie hier stond op 11 oktober 1978? Wel, dat was uw notoire voorganger, stemmenkampioen ook, Leo Tindemans in de tijd dat de dieren nog spraken, mijnheer De Croo. U weet waarover het gaat.

Toen zei hij hier de historische woorden: "Voor mij is de Grondwet geen vodge papier. Ik ga naar de Koning." U, mijnheer de premier, bent vorige week ook naar de Koning geweest. En wat hebt u daar gedaan? U hebt

daar van de Grondwet een vodge papier gemaakt. Uit het colloque singulier hebt u gezegd: “De Koning heeft mij gevraagd een begroting op te stellen.” Ten eerste, dat is niet de taak van de Koning. Ten tweede, ik denk zelfs niet dat dit momenteel uw taak is. U moet daarvoor een volmacht vragen van het Parlement. U zit in een regering van lopende zaken, of aflopende zaken, sedert mei 2010. Ook de drie jaar daarvoor, maar dat is een ander debat, was er al een regering van aflopende zaken en van stilstand. U gedraagt zich momenteel als een zakenkabinet als ik u bezig hoor of als een soort voorlopig bewind.

Het komt aan het Parlement toe. Dit is een vazalleninstituut want ik heb daarover niemand gehoord. Iedereen drukt lustig op de knopjes. De enen hopen om in de regering te zitten en de anderen zitten er nog in. Zo is momenteel het politieke systeem. U moet 15 tot 22 miljard euro besparen terwijl u in lopende zaken geen beleidskeuzes mag maken. Zelfs als u een begroting opmaakt, dan kan het Parlement dit nadien niet goedkeuren want het kan zelfs de regering niet naar huis sturen omdat er geen regering meer is. Hoe lost u dat op?

Wij zitten nog met een ander probleem, namelijk het interprofessioneel akkoord dat ook verstrekkende budgettaire gevolgen heeft voor de toekomst die zeker de bevoegdheden van een regering van gedane of aflopende zaken te boven gaan. Wij zitten terug met een debat tussen links Vlaanderen – niet zo groot meer – gevolgd door Wallonië en de vakbonden over de toekomst. In feite, mijnheer Tobback, is dat terug een communautair debat geworden. U zit met uw budgettaire beperkingen terwijl het arbeiders- en bediendestatuut heel grote gevolgen heeft. Denk maar aan de bijkomende tijdelijke tewerkstelling die ten laste valt van de belastingbetaler.

Mijnheer de premier, ik heb twee concrete vragen gesteld: een over de begroting en een over het IPA. Ik verwacht daar ook een concreet antwoord op.

05.02 **Zuhal Demir** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, geachte collega's, ik versta het niet meer, maar u allicht wel. Een aantal weken geleden kwamen er enkel positieve reacties op het ontwerp van IPA. Meer nog, sommigen feliciteerden zelfs de sociale partners omdat ze überhaupt een sociaal akkoord gesloten hadden. En nu hoor ik enkel nog verschillende stemmen.

Beste collega's, bepaalde delen van het IPA gaan inderdaad niet ver genoeg. Ook voor mij niet. Ik denk bijvoorbeeld aan het eenheidsstatuut. Ik vind dat het een gemiste kans is om naar een verantwoord ontslagrecht te evolueren. Laten we eerlijk zijn, het ontslag van een bediende is en blijft ook in dit IPA een kassamoment. Daar waar er 100 procent moet ingezet worden op vorming en opleiding van een ontslagen werknemer, kiest men resoluut voor een ontslagvergoeding tout court.

Mijnheer de eerste minister, er wordt met geen woord gerept over opleiding as such. Meer nog, een ontslagvergoeding zou maar bestaan uit drie componenten en de laatste component zou een RVA-ontslagpremie zijn. De voorgestelde maatregelen en het eenheidsstatuut, zoals die RVA-premie en de tijdelijke werkloosheid voor bedienden, zullen hoe dan ook wegen op de sociale zekerheid. Bovendien zal de prijs van het eenheidsstatuut dat in het IPA staat hoe dan ook worden doorgeschoven naar de sociale zekerheid, naar de werkende mensen.

Anderzijds begrijp ik ook wel de reactie van de bedienden, beste collega's. Want zij moeten inderdaad afstand doen van hun verworven rechten, zoals de formule-Claeys, of beter nog “de formule sinter-Claeys”, zoals ze al genoemd wordt. Deze formule wordt tot op heden tout court gewoon blindelings toegepast alsof het een wet is.

Mijnheer de eerste minister, het IPA verlengt ook een aantal systemen van brugpensioen. Tegelijkertijd komen de sociale partners overeen om tegen het einde van dit jaar het generatiepact te evalueren. Dit is in mijn ogen toch wel een beetje tegenstrijdig.

Men had ook hier mogelijk durven kiezen om het brugpensioen te verlengen met een jaar in afwachting van het evaluatiemoment van het generatiepact.

Toch bevat het IPA ook essentiële zaken, zoals de studie van het indexeringsmechanisme, zoals ook de welvaartsenveloppe waarvan de sociale partners maar 60 % hebben ingevuld. Dat is een gezond signaal, vind ikzelf. Men heeft begrepen dat men rekening zal houden met de budgettaire situatie in ons land. Er zal gespaard moeten worden in ons land. Degenen die dat nog niet hebben begrepen, leven volgens mij in een ander land.

Mijnheer de eerste minister, het dossier ligt nu op de regeringstafel. Binnen uw regering hoor ik verschillende stemmen.

De socialistische partij binnen uw regering wil aan *cherry picking* doen. Het kan toch niet dat een vakorganisatie die zijn zin niet krijgt aan de onderhandelingstafel, nu zijn gelijk probeert te halen via zijn zusterpartij in de politiek? De politiek is geen sinterklaas, en uit wat ik begrepen heb, is er ook geen smeergeld meer om te smeren.

Mijnheer de eerste minister, heel concreet luidt mijn vraag wat het standpunt is van de regering.

05.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, mijnheer de eerste minister, dit is geen interprofessioneel akkoord. Ceci n'est pas un accord interprofessionnel, monsieur le premier ministre. Le 18 janvier, quand le groupe des Dix s'était mis d'accord sur ce projet, nous nous étions réjouis sur le principe mais la base syndicale a parlé; la consulter fait partie du processus. Deux des trois organisations syndicales se sont prononcées contre l'accord, la troisième l'ayant accepté sans enthousiasme. On ne peut pas faire, comme le suggèrent pourtant certains, comme si de rien n'était. On ne peut pas appliquer ce projet d'accord interprofessionnel tel quel: la voix des travailleurs doit être entendue.

À nos yeux, le gouvernement en concertation étroite avec les partenaires sociaux et dans la limite des affaires courantes, doit remettre sur la table des propositions qui équilibrent ce texte comme la loi de 1995 sur la compétitivité le lui permet. Quelle est la proposition sur laquelle travaille le kern, monsieur le premier ministre? Y aura-t-il d'autres propositions améliorant le statut des ouvriers? Cela nous semble une urgence et nous l'avons dit maintes fois à cette tribune.

Allez-vous geler les parties les plus problématiques relatives à la mise en cause du statut et du préavis des employés? Travaillez-vous à l'augmentation du salaire minimum? C'est une revendication importante, de nature à éviter un piège à l'emploi important. Allez-vous décider de l'affectation de 100 % des marges disponibles pour la liaison des allocations sociales au bien-être? J'aimerais vous entendre à ce sujet. Le gouvernement, dans la limite des affaires courantes, doit agir pour préserver la paix sociale.

05.04 Gerolf Annemans (VB): Ik denk dat de bevolking zich, samen met mij, afvraagt in wat voor een land wij leven, mijnheer de eerste minister. U bent geen eerste minister, maar iedereen noemt u eerste minister en wij doen allemaal alsof u de eerste minister bent, u nog het meest. Ik denk dat u nog meer eerste minister bent dan toen u echt eerste minister was. U wilt niet alleen het IPA, maar ook de begroting aanpakken.

Voor ons ligt een politiek landschap, dat in volledige onduidelijkheid het IPA zal aanpakken. Normaal had, volgens de bevolking, al lang iemand anders eerste minister moeten zijn, maar De Wever wou het niet en toen hij zei dat Di Rupo het mocht worden, bleek dat na een tijd ook Di Rupo het niet meer wou. Er is hier nog één man die, met een grotere daadkracht dan hij ooit heeft gehad, doet alsof hij een regering voorziet.

Het IPA, dat nog maar een stukje van de werkelijkheid is, wordt nu aangepakt. U hebt gisterenmiddag besprekingen geschorst en 's avonds voortgedaan en opnieuw aan het volk laten weten dat het nog altijd niet gaat en dat u nog twee dagen extra nodig hebt. Wij hebben vragen. Sp.a is knorrig. Die zit weliswaar in de onderhandelingen aan de tafel van de heer Reynders, die probeert om u te vervangen door een echte eerste minister, maar niet aan de regeringstafel. Die zitten daar niet. Wij weten dus niet wat sp.a over het IPA zegt. Ik hoop dat vandaag te vernemen.

De N-VA is gretig om het goed te keuren. De N-VA heeft van de Vlaamse patroons en van de patroons in het algemeen gehoord dat het goedgekeurd moet worden. Zij keuren het dus goed, maar zij stoten op datgene waar zij al zo lang op stoten – de PS – die zegt: wij keuren dat niet goed. De PS zit namelijk met de vakbonden in haar nek. De Open Vld wil het goedkeuren, om dezelfde reden: de patroons willen het goedkeuren. Wat de MR doet, dat zal wel hetzelfde zijn. Dan hebben we de groenen, die vrezen dat ze uit het communautaire overleg of misschien zelfs uit de nieuwe regering gezet zullen worden. Zij willen echter constructief meedoen en zij weten niet goed of zij het IPA moeten goedkeuren of niet.

Wat een verwarring. Dan heb ik nog niet eens over CD&V gesproken, mijnheer de premier. Peter Van Rompuy zegt dat het goedgekeurd moet worden en Eric Van Rompuy zegt dat men het sociaaleconomische niet van de staatshervorming mag loskoppelen. Ik neem aan dat hij bedoelt dat u eerst de heer Reynders moet laten voorgaan vóór u het IPA mag goedkeuren. Of toch niet? Is dat dan geen

sociaaleconomische maatregel? U zult dat namelijk doen, omdat het sociaaleconomische moet voorgaan. Wat een verwarring. Over het cdH zal ik het niet hebben.

05.05 Servais Verherstraeten (CD&V): (...)

05.06 Gerolf Annemans (VB): Mijnheer Verherstraeten, als u mij uitnodigt uit te leggen wat ik over het IPA denk, zal ik u dat komen uitleggen. Wij zullen het niet goedkeuren, dat zeg ik u al! Een IPA met een eenheidsstatuut, dat geen eenheidsstatuut is en dat aan de bevolking wordt verkocht als iets wat wel een eenheidsstatuut is, daar doen wij niet aan mee. Vlaams Belang doet niet mee aan dat soort komedie. Het IPA wordt, zelfs in die komedieversie, niet door ons goedgekeurd. De eerste minister kan het vandaag trouwens niet voorleggen.

Ik meen dat u uit die hele kakofonie uw conclusies moet trekken, mijnheer de eerste minister. U mag niet doen alsof u naast het IPA ook nog een begroting en een rapport aan Europa zal goedkeuren, en alsof u bezig bent dat allemaal te doen in het raam van een grote hervorming van ons land. Vergeet het! U moet naar de Kamer komen om een "regeringsprogramma voor lopende zaken plus", voor mijn part, voor te leggen. Heb het lef uw meerderheid, die met haken en ogen aan elkaar hangt, op één lijn te brengen. Kom dan naar hier met een programma waarover wij kunnen discussiëren en waar wij ja of nee op kunnen zeggen, en waarmee we hier aan democratie kunnen doen. Want, de democratie wordt in dit land blijkbaar afgeschaft. Ik verneem graag van u waar de democratie nu ergens zit.

05.07 Patrick Dewael (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, premier, collega's, de heer Annemans is alleszins duidelijk. Voor hem hoeft er niks te gebeuren en als er iets komt, zal hij tegen zijn.

Het zou misschien kunnen dat het voor een land zoals België belangrijk is dat er maatregelen komen, die goed zijn voor de concurrentiekracht van de ondernemingen en voor de creatie van jobs. Ik denk dat de poging van de sociale partners om een interprofessioneel akkoord te bereiken, daardoor geïnspireerd zijn.

Laten we mekaar echter niets wijsmaken: de regering is er een van lopende zaken; ze heeft niet de volheid van bevoegdheid. Ik denk dat de beperkingen daarvan stilaan duidelijk worden. Mijnheer de premier, u staat oog in oog met de Europese Unie die in het kader van de hele procedure van het semester maatregelen op het vlak van begroting, de arbeidsmarkt en het pensioenstelsel vraagt. Mijns inziens is een regering van lopende zaken onmachtig om dergelijk antwoord te geven. Zij kan maatregelen nemen voor de begroting voor 2011, maar een meerjarenbegroting is voor een volwaardige regering.

Dat brengt mij tot het sociaal overleg. Als zo'n overleg vastloopt of mislukt, kan de regering – de wet schrijft dit voor –, een bemiddelingsvoorstel op tafel leggen. Zult u dat doen? Zal de regering een eigen voorstel uitwerken dat afwijkt van het voorstel dat de sociale partners bereikten? Ik denk dat er twee mogelijkheden zijn. Ik wil hierbij ook de positie van mijn fractie duidelijk maken. Ten eerste, u kunt teruggrijpen naar wat op tafel lag, het ontwerpakkoord, dat afgewezen werd door twee vakbonden. U kunt het tot het uwe maken, het bij het Parlement indienen en het daar ter bekrachtiging en ter goedkeuring voorleggen. U hebt namelijk geen volheid van bevoegdheid, het Parlement heeft dat wel.

Er is een tweede mogelijkheid. U kunt wat ons betreft zo nauw mogelijk aansluitend bij wat op tafel lag een eigen bemiddelingsvoorstel uitwerken. Zult u dat doen? U moet in dat laatste geval opnieuw de ronde doen bij de sociale partners. Als u dan niet van alle partners goedkeuring krijgt, dan speelt het primaat van de politiek. Ervan bewust dat ons land maatregelen nodig heeft op het sociaaleconomisch vlak – en wij verheugen ons er zoals andere fracties niet over dat er niets kan gebeuren, mijnheer Annemans, want er moeten maatregelen genomen worden – neem ik u op uw woord, premier, indien het bemiddelingsvoorstel dat u in de regering van lopende zaken hebt uitgewerkt, wordt afgewezen. In dat geval speelt het primaat van de politiek en vragen wij u om met dat voorstel naar het Parlement te komen en dan zullen wij het effectief bekrachtigen.

05.08 Stefaan Vercamer (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, collega's, vorige keer lag het voorontwerp van het IPA nog voor. Wij moesten nog afwachten of het zou worden goedgekeurd.

Het is dus niet goedgekeurd. Twee van de drie vakbonden hebben het afgekeurd, niettegenstaande dat iedereen, ook de politieke wereld en alle regeringspartijen, het akkoord als historisch bestempelde.

Eén vakbond, de grootste van het land, heeft het voorontwerp, met een grote meerderheid, wel

goedgekeurd.

Het verschil met het vorige IPA is dat toen, hoewel er geen akkoord van alle partners was, stilzwijgend via overleg toch de sociale vrede en het sociaal akkoord is gerespecteerd. De betrokkenen hebben toen de sociale rust en vrede weten te bewaren. Vandaag kiest een van de partners die het akkoord hebben afgekeurd, voor het conflict en voor de actie.

Dit sociaal conflict wordt nu bij de regering en in de politiek binnengebracht. De regering zal dus uiteindelijk een bemiddelingsvoorstel moeten uitwerken en moeten beslissen. Wie met vuur speelt, door een akkoord onmogelijk te maken of te bemoeilijken, speelt ook met het voortbestaan van ons sociaal overlegmodel.

Mijnheer de eerste minister, de vraag is dus de volgende.

Hoe zal de regering in lopende zaken omgaan met het voorontwerp van IPA dat uiteindelijk geen akkoord heeft opgeleverd?

05.09 Eerste minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de regering heeft inderdaad samen met iedereen kunnen vaststellen dat het ontwerp van interprofessioneel akkoord dat op 18 januari door alle onderhandelende vertegenwoordigers van de sociale partners werd geparafeerd, in hoofde van twee van de organisaties rond de tafel niet is goedgekeurd. De regering kan niet anders dan dit betreuren en er uiteraard akte van nemen.

En l'absence de consensus des partenaires sociaux, l'article 6 § 3 de la loi du 26 juillet 1996 – à laquelle certains collègues ont fait allusion –, loi relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité, énonce que le gouvernement convoque les partenaires sociaux à une concertation et qu'il peut formuler une proposition de médiation.

Het is in dit licht dat het kernkabinet gisteren tweemaal is samengekomen om te debatteren over wat een voorstel van bemiddelingsvoorstel zou kunnen zijn.

Het klopt ook dat enkel indien het overleg tussen de regering en de sociale partners niet tot het gewenste resultaat zou leiden, artikel 7 van dezelfde wet van 1996 voorziet in het volgende. Ik citeer: "dat de regering in dat geval een koninklijk besluit overlegt in de Ministerraad kan nemen ter vaststelling van een maximale marge voor de loonkostenontwikkeling met als minimum de indexering en de baremieke verhogingen."

Samenvattend kan ik dus stellen dat de regering aan het werk is en zich in deze laat leiden door de wettelijke bepalingen van de wet van 1996, de competitiviteitswet.

In antwoord op de bezorgdheid van collega's ter zake, spreekt het voor zich dat wij ons als regering in deze bijzonder laten leiden door een bijzondere zorg voor het respect van de prerogatieven van de verschillende instellingen in ons land en van het concept van lopende zaken.

Ik rond af. Ik heb u in deze niet alles verteld. Ik ben mij er heel goed van bewust dat ik in mijn antwoord op een aantal concrete vragen wellicht niet het antwoord heb geformuleerd dat u zou kunnen verwachten. Wees ervan overtuigd dat ik dit doe in het belang van het land en van de bevolking.

Ons land en de bevolking hebben ontzettend veel belang bij de totstandkoming van een interprofessioneel akkoord dat sociaal-economische stabiliteit kan garanderen en dat, zoals bepaalde collega's hebben vermeld, ons in staat kan stellen om de toekomst waar te maken. Wij hebben in ons land economische kansen, maar wij moeten onder meer via het IPA zorgen dat de randvoorwaarden daarvoor misschien nog beter dan vandaag vervuld zijn.

Monsieur Gilkinet, je suis très conscient de ne pas avoir répondu précisément à toutes vos questions. Je l'ai fait consciemment et avec beaucoup de conviction, car je suis persuadé que ne pas répondre dans le détail à toutes les questions de cet après-midi permet de mieux réunir les conditions pour une "bonne sortie" des problèmes auxquels nous sommes confrontés.

C'est donc dans l'intérêt du pays et de la population que je prends cette attitude.

05.10 **Jean Marie Dedecker** (LDD): Mijnheer de eerste minister, u hebt niet alleen niet alles verteld, u hebt

niets verteld. De essentie van de vraag is dat u premier bent van een kabinet van lopende zaken. Mijn eerste vraag ging trouwens over de begroting. Hebt u het recht als premier in lopende zaken om in opdracht van de koning een begroting voor te stellen met besparingsmaatregelen voor de toekomst? Het gaat om echte beleidsmaatregelen, iets wat volgens de wet niet mag met een kabinet van lopende zaken, tenzij u het aan het Parlement vraagt. Zult u het aan het Parlement vragen, ja of nee? Daarop kwam er geen antwoord.

Het is hier geen debat over de inhoud van het IPA. Wij weten nog niet wat er concreet instaat. Het gaat over het feit of u als premier al dan niet wilt en ten tweede al dan niet kunt uw verantwoordelijkheid nemen om hier oplossingen voor te vinden. Het IPA oplossen kost de belastingbetaler geld. Het is uw taak, de taak van uw kabinet, om daarop een antwoord te bieden. Kunt u dat of kunt u dat niet? Zult u dat voorleggen aan het Parlement of niet? Wat doet u? U maakt er zich vanaf door te zeggen dat u niet kunt antwoorden. Dit is Absurdistan op zijn best.

Wat ik ook erg vind is dat er volksvertegenwoordigers zijn die applaudisseren als makke lammeren voor een premier die zegt dat hij geen antwoord geeft aan het Parlement.

Wij zijn al buitenspel gezet; wij worden hier al een jaar buitenspel gezet. Wij mogen amper voor de tweede keer vragen stellen aan de premier. En dan komt die premier hier nog klakkeloos antwoorden dat hij, in het belang van het land, geen antwoord geeft op de gestelde vragen. Meer sukkelachtig kan niet!

05.11 Zuhal Demir (N-VA): Mijnheer de eerste minister, ik begrijp uw bezorgdheid. Ik hoop dus dat wij volgende week opnieuw een afspraak zullen maken, om dan eens te horen wat de oplossing zal zijn.

Net zoals mijn collega's al hebben gezegd, herhaal ik dat mijn fractie de regering in lopende zaken zal steunen indien de maatregelen integraal uitgevoerd zullen worden, en alleen in dat geval. Wij zullen ons dan constructief en verantwoord opstellen om sociale onrust te vermijden.

Wij zullen de omzetting van het IPA steunen, niet omdat ik het IPA geweldig goed vind en evenmin omdat het IPA ons zal leiden tot een modern arbeidsmarktbeleid, maar omdat ik begrepen heb dat het IPA de meest haalbare oplossing is. Daarom zal mijn fractie, bij een integrale omzetting van het IPA, deze steunen.

Mijn boodschap is dus om het kind niet met het badwater weg te gooien.

05.12 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le premier ministre, mon intention, en vous interrogeant, n'était évidemment pas de rajouter du chaos au chaos. J'apprécie la dernière partie de votre intervention. La concertation sociale fait partie de notre patrimoine. Il faut pouvoir la sauvegarder; on ne peut la prendre en otage, même si certains ici sont tentés de le faire! Le signal donné par les travailleurs doit être entendu. Leur inquiétude est légitime après la crise financière et la crise économique et au vu des menaces qui pèsent sur notre sécurité sociale, des contraintes sur les budgets des États ainsi que des mesures d'austérité prévues par l'Europe.

Nous aussi, monsieur le premier ministre, nous voulons d'une Belgique plus compétitive! La compétitivité n'est pas uniquement la politique salariale. C'est la recherche et le développement, la formation des travailleurs, une fiscalité plus juste et plus efficace, comme je viens de le dire au ministre des Finances. Ce sont aussi des efforts pour une meilleure maîtrise des consommations énergétiques de nos entreprises qui pèsent lourd sur leur compétitivité. S'il y avait un véritable projet social et économique depuis 2004, nous n'en serions pas là non plus sur le plan social! J'espère, monsieur le premier ministre, que nous pourrions sortir de cette crise et reparler des choses essentielles.

05.13 Gerolf Annemans (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de eerste minister, uitgezonderd mevrouw Lalieux symboliseren de PS-banken min of meer waar het op dit moment over gaat. De PS is niet in het Parlement om het debat over het IPA mee te maken. Zij hebben ook geen spreker afgevaardigd. Zij doen dat op andere plaatsen.

Welke plaatsen, dat weten wij niet. Wij hebben dankzij mevrouw Demir een klein tipje van de sluier kunnen oplichten. Er wordt achter de schermen gepraat. Dat wisten wij allemaal. Wij voelden dat aan.

Niet met mij blijkbaar, mijnheer Dewael. U moet wel eens ophouden met de enige die niet meepraat, want jullie zijn nu allemaal hetzij over een staatshervorming, hetzij over een IPA, hetzij over een aanstaande begroting of een verslag aan Europa over een meerjarenplan, allemaal achter de schermen in allerlei

combinaties die ik niet mag kennen, aan het praten, zonder dat wij weten welke teksten u aan het maken bent. U moet zelfs met die teksten niet naar hier komen.

Als u toch ooit met die teksten naar hier zou komen, zal dat allemaal al bepraat en afgesproken zijn. Hier zal geen debat zijn. Dat wordt gewoon goedgekeurd. U bent dan al naar Europa vertrokken, met de cijfers en de meerjarenplannen.

Hier is iets aan de gang waarvan ik als parlementair niet vrolijk wordt.

Ik verdraag niet, mijnheer Dewael, dat de enige die daar niet bij betrokken is, de enige die met zuivere schoenen staat, de enige die graag een parlementair debat over het IPA en de begroting zou voeren, de enige die wil weten of er een begrotingsverklaring komt van deze virtuele meerderheid die achter de schermen vergadert, N-VA en alle negen partijen samen, niet alleen over staatshervorming maar ook over sociaal-economische aspecten, de enige die graag een parlementair debat zou voeren, wordt door de heer Dewael verweten dat hij aan de kant staat. Die moet dan de schuld krijgen van deze ondemocratische situatie.

Excuseer, wij zien elkaar terug, elke week. Zolang ik kan, zal ik u blijven bestoken, mijnheer de eerste minister, tot wanneer u het lef hebt om hetzij met een begroting, hetzij met een IPA-tekst, hetzij met wat dan ook naar de Kamer te komen want dit moet een Parlement blijven. Het is het Parlement dat aan zet is en niet de onderhandelingen achter de schermen die nu bezig zijn met partijen die zelfs niet in uw regering zitten. Ik kan dat niet verdragen.

05.14 Patrick Dewael (Open Vld): Mijnheer Annemans, collega's, wat ik niet kon verdragen was het feit dat u eigenlijk zei "Wat er ook uit de bus komt en we komen hier naar het Parlement, ik zal er tegen stemmen". Dat is eigenlijk de natuur van uw partij. U gaat die teksten niet bekijken, u gaat dat niet beoordelen op zijn merites. Het Vlaams Belang volhardt in zijn houding van "als er iets komt, dan praten we erover en zijn we er tegen".

Mijnheer de eerste minister, ten tweede, ik heb helemaal geen kritiek op het feit dat u zit in de situatie waarin u zit. Dat is het gevolg van het feit dat de overwinnaars van de verkiezingen, zij die vorig jaar bij de parlementaire verkiezingen gewonnen hebben, ofwel in grote getale aanwezig zijn – zonder bij te dragen tot een oplossing – ofwel compleet afwezig zijn, ook zonder bij te dragen tot een oplossing. Zolang die twee groepen, de ene aanwezig, de andere afwezig, elkaar niet vinden, siert het de regering in lopende zaken dat ze doet wat moet en de zaken niet op hun beloop laat.

Het derde element in mijn repliek. Ik begrijp dat u op dit ogenblik een zekere discretie in acht neemt. Ik maak me daar geen zorgen over want het Parlement kan zonder de regering maar de regering kan niet zonder het Parlement. Dus, op een bepaald ogenblik moet u naar het Parlement komen en zullen de teksten, al of niet met een sociale consensus, die u wilt laten goedkeuren, hier in dit Parlement de ja-stem moeten krijgen.

Mijn enige raad is: wijk niet te veel af van die teksten die goedgekeurd zijn door een aantal partners die zich daarvoor helemaal hebben ingezet, die dat verdedigd hebben, ook bij hun achterban. Stel u eens in de plaats van degenen die met de moed der wanhoop hun achterban overtuigd hebben, vandaag zouden geconfronteerd worden met het feit dat degenen die stout zijn, lekkers zouden krijgen en degenen die hard onderhandeld hebben en het verdedigd hebben, in de hoek zouden worden geplaatst. Dat zou niet rechtvaardig zijn.

Dus als u een bemiddelingsvoorstel uitwerkt, kom naar het Parlement. U kan op ons rekenen, maar zorg ervoor dat het zo nauw mogelijk aansluit bij datgene wat vandaag op tafel ligt.

05.15 Stefaan Vercamer (CD&V): Mijnheer de eerste minister, u heeft terecht het belang van het sociaal akkoord voor onze economie en ons land benadrukt. Wie een ander IPA wil of aanpassingen wil zal toch moeten weten dat het geen eenzijdige aanpassingen zullen zijn. Er zal opnieuw een evenwicht moeten zijn. Dat zal opnieuw overleg vragen. Wat verantwoordelijkheidszin betreft, sommigen hebben daar de jongste weken heel veel blijk van gegeven, anderen zullen dat nog moeten bewijzen. Dan zal ook duidelijk worden of men dat sociaal overlegmodel nog een toekomst geeft of niet.

Mijnheer de eerste minister, ik wens u het beste toe met die missie. Ik hoop dat we binnen dat overlegmodel tot een evenwichtig akkoord zullen komen.

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

06 Vraag van de heer Koenraad Degroote aan de minister van Justitie over "het verloop van het onderzoek in de magistratuur met betrekking tot de moord op Annick Van Uytsel" (nr. P0052)

06 Question de M. Koenraad Degroote au ministre de la Justice sur "le déroulement de l'enquête auprès de la magistrature dans le cadre du meurtre de Annick Van Uytsel" (n° P0052)

06.01 **Koenraad Degroote** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mijnheer de minister van Justitie, ik zal trachten die timing in acht te nemen.

Het is voor de buitenwereld al lang bekend dat er fouten gebeurd zijn en een en ander is misgelopen in het moordonderzoek op Annick Van Uytsel. Er werd daaromtrent een onderzoek gevoerd naar de verantwoordelijkheden bij politie en onderzoekers. Het staat echter buiten kijf – dit werd ook door u onderschreven – dat er ook een onderzoek moet komen omtrent het onderdeel magistratuur.

U hebt in de begeleidingscommissie Comité P eind december de opdracht gekregen om na te gaan hoe dit onderdeel het beste kon worden onderzocht. Hoewel die opdracht werd aanvaard, is het antwoord nooit gegeven. De commissie heeft om die reden zelfs een vergadering moeten uitstellen.

Ik heb daarom in de commissie voor de Justitie een nieuwe vraag gesteld. Ik kreeg een ontwijkend antwoord. Uit dit antwoord blijkt dat het onderzoek naar het onderdeel magistratuur zou moeten worden uitgesteld tot na het proces ten gronde. De Hoge Raad voor de Justitie kan pas optreden als alle rechtsmiddelen en procedures zijn uitgeput. Er zou daarom enkel een interne controle worden bevolen. Een dergelijke gang van zaken lijkt mij vreemd want in andere zaken – het Fortis-dossier – kon vóór het proces ten gronde wel een onderzoek worden gestart. Wat een interne controle betreft, ik heb ter zake mijn twijfels over de kansen op transparantie.

Zoals het er nu naar uitziet, mijnheer de minister, wordt er gewerkt met twee maten en twee gewichten. Enerzijds, kon er wat het aspect politie betreft niet snel genoeg een onderzoek worden gevoerd, de verantwoordelijkheden worden vastgelegd en werden de betrokkenen in feite al aan de schandpaal geplaatst terwijl, anderzijds, het deel Justitie wordt verzonden naar de verre toekomst, de Griekse kalender. Omwille van bepaalde mechanismen kan dit laatste onderdeel onmogelijk worden onderzocht of minstens zeer laatstijdig.

Ik kom dan bij mijn vragen. Kan er nu eindelijk een concreet antwoord worden gegeven op de vraag op welke manier er een snel, objectief en volledig onderzoek kan komen naar de rol van de magistratuur in deze zaak? Waarom kan de Hoge Raad voor de Justitie in het ene dossier – Fortis – wel vroeger optreden en in dit dossier niet? Als er werkelijk niets concreet mogelijk is, moeten wij op de duur dan echt beginnen pleiten voor een parlementaire onderzoekscommissie?

Ik dank u voor uw concreet antwoord.

06.02 Minister **Stefaan De Clerck**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Degroote, ik zal concreet antwoorden. Dit moet behandeld worden in de parlementaire begeleidingscommissie, waar u deel van uitmaakt. Ik weet niets over een vergadering die uitgesteld werd. Ik zit te wachten op die commissie. Ik wil daar antwoorden. Het is heel eenvoudig. Er is één vergadering doorgegaan. Ik heb inderdaad gezegd dat wij verder moeten gaan wat de magistratuur betreft. Het Comité P heeft een heel helder verslag gemaakt. Ik heb zelf de Hoge Raad voor de Justitie gesuggereerd. Zij kunnen in lopende gerechtelijke dossiers geen bijkomend onderzoek doen. De interne procedures lopen. De grote prioriteit, die bevestigd is door de parlementaire begeleidingscommissie en door de procureur-generaal van Antwerpen, is het goede verloop van dat dossier voor het Hof van Assisen. Dat moet nu gevrijwaard worden.

Zolang deze zaak niet afgehandeld is, zal het gerechtelijke dossier niet worden vrijgegeven voor andere doeleinden, tenzij de procureur-generaal daar expliciet toelating voor geeft.

De conclusie is voor mij duidelijk. Ik richt mij tot de voorzitter. Ik vraag de zo snel mogelijke bijeenroeping van de vaste begeleidingscommissie, zodat ik daar toelichting kan geven en u alles kan uitleggen en zodat de interne procedures verder hun gang kunnen gaan. Ik wil de gevolgen van de afspraken ter zake

respecteren, namelijk, dat wij kijken hoe wij voorrang gaan geven aan de assisenprocedure.

Collega Degroote, ik zou u graag zien werken met de aanbevelingen die werden gemaakt. Die aanbevelingen moeten concreet gerealiseerd worden. Dat is uw werk, en ik reken daarvoor op u.

De **voorzitter**: De volgende vergadering van de vaste begeleidingscommissie is op 23 februari 2011 om 16 u 00.

06.03 Koenraad Degroote (N-VA): Mijnheer de minister, u draait de zaken om. Het was de bedoeling dat u tegen 12 januari zou antwoorden. Uw antwoord is er niet gekomen. Wij hebben gisteren een commissievergadering gehad. Er is geen antwoord van u gekomen.

U pleit enkel voor voorzichtigheid. Het is duidelijk: men wil de zaak doorschuiven tot na het proces. Maar die voorzichtigheid mag geen voorwendsel zijn om het onderzoek uit te stellen tot weet ik veel wanneer en om het naar de Griekse kalender te verwijzen. Wat mogelijk is in de ene zaak, moet mogelijk zijn in de andere zaak. Als er niet snel duidelijkheid komt, zullen er andere initiatieven de kop opsteken, daar ben ik zeker van.

Le **président**: Pour que les choses soient claires, il y a eu réunion du comité d'accompagnement des services de police hier. La commission a décidé de se réunir le 23 à 16 h 00 pour aborder ces différentes questions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Laurent Louis au ministre de la Justice sur "la pénalisation de l'évasion" (n° P0053)

07 Vraag van de heer Laurent Louis aan de minister van Justitie over "het bestraffen van ontsnappingen" (nr. P0053)

07.01 Laurent Louis (indép.): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, je suis sincèrement très content de vous voir car vous pourrez ainsi me répondre directement à cette question. En effet, il semble que vous n'ayez guère l'envie de répondre à mes questions écrites. Donc, j'en suis heureux. Mais passons!

Comme vous le savez, une tentative d'évasion a eu lieu, la semaine dernière, à la prison de Namur. L'épilogue fut évidemment dramatique: un mort, quatre otages traumatisés à vie et un personnel carcéral choqué.

Après ce nouvel acte grave de violence au sein de nos prisons, il est normal que vienne l'heure des questionnements. Comment se fait-il, monsieur le ministre, qu'aucune semaine ne se passe sans que nos prisons soient les théâtres, théâtres délabrés, parfois même en ruine, mais théâtres néanmoins de faits de violence graves?

L'opinion publique se pose inévitablement des questions, vous l'imaginez bien! Le détenu en question est un habitué des évasions en tout genre. Il est particulièrement dangereux, mais il semble qu'il en ait fait un véritable passe-temps, à un point tel que ceci en est devenu son passe-temps favori.

Monsieur le ministre, comment se fait-il que les prisonniers n'aient pas peur des conséquences, des retombées de leurs évasions? Comment osent-ils et pourquoi sont-ils prêts à tout? Vous me rétorquerez, si vous partagez mon analyse, que tel est le cas tout simplement parce que l'évasion n'est pas punie par notre droit ni notre Code pénal. Pourquoi? Parce que le législateur, dans sa grande clémence, trop grande clémence me semble-t-il, estime que tout homme aspire à la liberté et que ce droit naturel ne peut pas être entravé d'une quelconque manière. N'estimez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il y a là une espèce de provocation? En fait, il faut que l'évasion soit accompagnée de violences, de menaces, de dégradations pour qu'elle puisse être condamnée à ce titre. Certains évoquent le désir primaire de liberté, le droit de s'opposer de quelque manière que ce soit à la contrainte pour justifier la non-criminalisation de l'évasion.

Cependant, même si la peine de prison, on en convient tous, a un but avant tout punitif, elle a aussi un but éducatif, pédagogique. Le prisonnier se doit, en effet, de comprendre les raisons pour lesquelles la société au sein de laquelle il vit a décidé de le mettre à l'écart. Comment peut-on donc imaginer qu'un tel individu se

réinsérera un jour dans la société dont il ne comprend même pas les règles? L'évasion, monsieur le ministre, n'est pas un droit, mais la sécurité juridique et le respect des décisions de justice sont, eux, des respects intangibles et inaliénables du notre État de droit. Il apparaît donc nécessaire selon moi d'instaurer une répression de l'évasion au plus vite, notamment pour décourager les velléités de certains détenus.

Je le sais, nombre de parlementaires avant moi se sont indignés de ce qui pourrait être dénommé "invitation tacite à la fuite" et ont proposé de compléter le Code pénal en criminalisant l'évasion des détenus.

Monsieur le ministre, où en sont ces propositions? Le gouvernement, même en affaires courantes, compte-t-il se saisir de ce dossier afin de faire régner l'ordre dans nos prisons et assurer la sécurité du personnel et des autres détenus? Il n'est plus temps d'ergoter et de discuter face aux nombreuses tentatives d'évasion; il est temps d'agir.

Enfin, monsieur le ministre, notre pays agira-t-il ou restera-t-il longtemps le mouton noir de l'Europe en matière d'évasion? De fait, la Belgique est un pays où même l'ennemi public numéro un, Marc Dutroux, est parvenu à s'échapper; vous êtes bien placé pour le savoir. C'est un pays digne de "La Grande Illusion" de Renoir, où les faits d'évasion sont publiés en permanence dans la presse.

07.02 Stefaan De Clerck, ministre: Monsieur le président, chers collègues, soyons précis sur ce point: l'année dernière a connu trois évasions; voilà qui ne mérite pas de faire croire à des quantités énormes!

Quant à la question précise que vous avez formulée, dans le droit belge, le système juridique actuel ne considère pas l'évasion comme un comportement punissable distinct. Le législateur a choisi expressément de ne pas incriminer l'évasion en tant que telle. Bien sûr, la complicité d'évasion est punissable et les infractions commises du fait ou au cours d'une évasion restent également punissables.

Je ne compte pas modifier le système qui me paraît logique, qui est la conséquence d'un choix politique depuis toujours. Nous le garderons tel quel.

Cela dit, je répète que les chiffres que vous évoquez ne sont pas exacts: nous n'avons connu que trois évasions en 2010, ce qui ne correspond pas au phénomène que vous décrivez.

07.03 Laurent Louis (indép.): Monsieur le président, monsieur le ministre, je pense que vous ne lisez pas suffisamment la presse: les tentatives d'évasion ont été nettement plus nombreuses que ce que vous dites.

Je prends simplement note de la décision du gouvernement de rester inactif en la matière, d'instaurer un système d'insécurité dans les prisons, y compris pour le personnel pénitentiaire, toujours l'enfant pauvre de la justice. C'est déplorable.

J'en prends note, mais je ne manquerai pas de déposer des propositions pour modifier cette loi.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het vertrek van de civiele bescherming uit Limburg" (nr. P0056)

08 Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de l'Intérieur sur "le départ de la protection civile de la province de Limbourg" (n° P0056)

08.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Verontschuldigd mij, ik werd even opgehouden door de fractieleider van CD&V.

Mevrouw de minister, afgelopen week zijn we onaangenaam wakker geworden door persberichten dat de regering in lopende zaken blijkbaar toch fundamentele beslissingen kan nemen in kader van de civiele bescherming: de voorposten in Limburg, namelijk in Houthalen, Lommel en binnenkort ook Riemst, moeten dicht en de beloofde hoofdpост in Hasselt komt er niet.

In de eerste plaats zijn wij verbaasd over de manier waarop een en ander is beslist. Noch de gouverneur van Limburg, noch de burgemeester van de betrokken gemeenten werd daarover geïnformeerd, zij moesten dat uit de krant vernemen. Dat lijkt uiteraard nergens naar.

Ten tweede is ook de beslissingsgrond onaanvaardbaar. Ik stel vast dat men u in de krant – ik weet niet of het klopt – woorden in de mond legt en onderstreept dat u niet veel kunt doen, aangezien u minister van lopende zaken bent. Maar als de regering er een is in lopende zaken is, lijkt het me ook ongelooflijk en onaanvaardbaar dat ze beslist dat die voorposten moeten verdwijnen.

Ik vraag u vandaag met aandrang om op het sprekersgestoelte te komen zeggen dat de beslissing van de administratie geen beslissing van de regering is en dat, met andere woorden, de voorposten blijven bestaan. Dat is in het belang van de veiligheid van de inwoners van Limburg.

08.02 Minister **Annemie Turtelboom**: Ik geef graag toch even een verduidelijking. Bij de civiele bescherming zijn er eenheden waar alle materiaal is opgeslagen, waar beroepsvrijwilligers tewerkgesteld zijn en waar er een beroep wordt gedaan op kernvrijwilligers. Daarnaast telt de civiele bescherming ook reservisten. Die hebben een minimum aan opleiding gevolgd, maar helpen heel hard en schragen mee de civiele bescherming wanneer de civiele bescherming moet uitrukken voor wateroverlast of andere activiteiten.

De twee voorposten in Limburg, naast een derde post in Oudenaarde, werden gesloten op basis van objectieve criteria. Zo waren er geen kernvrijwilligers meer aanwezig in de voorpost. Er waren ook onvoldoende reservisten aanwezig. Concreet betekent het dat er in de voorposten die gesloten worden, nog maar twee reservisten aanwezig waren en dat de opleiding niet meer ter plekke, maar in de eenheid gebeurde die instaat voor de hele provincie.

Dat is heel concreet de eenheid in Brasschaat. Die dekt zowel de provincie Antwerpen als de provincie Limburg, zoals de eenheid in Liedekerke de provincie Vlaams-Brabant en de provincie Oost-Vlaanderen dekt. In de operatie van de civiele bescherming is het heel normaal dat een eenheid verschillende provincies dekt. Ten slotte, in de twee gesloten voorposten in Limburg was geen materiaal meer aanwezig, behalve een voertuig om te carpoolen naar de eenheid in Brasschaat, indien dat nodig was. Vanuit operationeel standpunt en efficiëntiestandpunt was een behoud onvoldoende te rechtvaardigen, op basis van de criteria die wij overal hebben toegepast.

Ik blijf samen met u en uw partij al jaren ijveren voor de opening van een volwaardige eenheid in Hasselt. Ik benadruk toch dat de interventietijd in Limburg op geen enkele manier zal lijden onder de sluiting van de voorposten, omdat er al geen materiaal meer aanwezig was, omdat er maar twee reservisten en geen kernvrijwilligers meer waren. Ik betreur wel samen met u dat er geen overleg gepleegd is, noch met de betrokken burgemeesters, noch met de gouverneur. Voor mij is de kern van hulpverlening samenwerking tussen het federale niveau, de gewesten, de gemeenschappen, de provincies en de burgemeesters.

08.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Dit is de langzame wurging. Eerst haalt u het materiaal uit Limburg weg. Dan hebben de beroeps, de vrijwilligers en de reservisten geen opleiding meer in Limburg. Zij moeten naar Brasschaat gaan. Dat doen zij niet meer natuurlijk. Vervolgens zegt u dat er objectieve elementen zijn om de voorposten te sluiten. Zo kan ik het ook.

Ik betreur de objectieve vaststelling van vandaag: als er in Limburg iets gebeurt, dan moeten de reservisten eerst in Brasschaat samenkomen en vervolgens met het materieel naar Limburg rijden. Wat is efficiëntie? Dat men rechtstreeks naar het materieel in Limburg kan rijden om daar het probleem op te lossen, dat is efficiënt besturen. Dat is vandaag niet het geval. Die discussie moeten wij openen. Het wordt tijd om de civiele bescherming bij de brandweer onder te brengen en zo de brandweer als eerstelijnsbescherming te versterken. Zo kan de veiligheid van de mensen in alle provincies op een gelijke manier worden gewaarborgd.

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

09 Questions jointes de

- M. Josy Arens à la ministre de l'Intérieur sur "le rapport d'évaluation des services de police" (n° P0057)

- M. Daniel Bacquelaine à la ministre de l'Intérieur sur "le rapport d'évaluation des services de police" (n° P0058)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Josy Arens aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het evaluatierapport met betrekking tot de politiediensten" (nr. P0057)

- de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het evaluatierapport met betrekking tot de politiediensten" (nr. P0058)

09.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je ne vais pas vous interroger aujourd'hui sur le financement des zones de police ou sur la prime Copernic mais j'y reviendrai, ne vous inquiétez pas car je suis inquiet pour le financement des zones de police, pour nos budgets communaux et des zones de police. Mais aujourd'hui, ma question porte sur l'évaluation du personnel policier.

Cette évaluation est un instrument important pour un management efficace des services de police. Cependant, près de dix ans après l'introduction du nouveau statut du personnel, l'évaluation de ce personnel de la police intégrée reste problématique. Il semblerait que les rapports d'évaluation réalisés depuis 2007 soient entachés d'irrégularités. En effet, le Conseil d'État a déclaré nulle une évaluation d'un inspecteur principal en Flandre occidentale car il n'existe pas, selon cet arrêt, d'arrêté ministériel qui établisse les critères d'évaluation.

Ce n'est pas la première fois que la procédure d'évaluation du personnel policier est montrée du doigt. Déjà, en février 2010, une enquête avait été menée par l'inspection générale de la police à ce sujet. Il est clairement ressorti de cette enquête qu'une série d'adaptations doivent être apportées au système d'évaluation actuel afin de le rendre plus efficient. Pourtant, lorsqu'elle est correctement menée, cette procédure d'évaluation du personnel des services de police devrait susciter un sentiment positif dans le chef des personnes évaluées, devrait les motiver, les stimuler et les inciter à de meilleures prestations. Elle devrait améliorer non seulement l'efficacité du membre du personnel individuellement mais aussi de la police dans son ensemble.

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes. Nous avons devant nous l'arrêt du Conseil d'État. Quelle est votre réaction face à cet arrêt? Cet arrêt nous apprend que vous auriez dû prendre un arrêté ministériel fixant les critères d'évaluation. Il estime en effet que les critères fixés par le comité supérieur de concertation des services de police sont illégaux. Pour quelles raisons cet arrêté n'a-t-il pas été pris? Au regard de cet arrêt, il n'est plus permis de procéder à l'évaluation du personnel policier, ce qui constitue à notre avis un frein à toute promotion dans une échelle barémique supérieure. Dès lors, quand comptez-vous prendre cet arrêté ministériel?

De manière générale, suite au rapport de l'AIG, vous avez lancé voici un an déjà un groupe de travail afin d'améliorer cette procédure d'évaluation. Quel est l'état d'avancement des travaux et comment comptez-vous améliorer la situation?

09.02 Daniel Bacquelaine (MR): Monsieur le président, madame la ministre, mes questions sont assez semblables à celles de mon collègue Arens. Le Conseil d'État a rendu un arrêt qui considère comme nulle et non avenue l'évaluation d'un inspecteur principal de police en Flandre occidentale. À partir du moment où cette évaluation, qui était négative, est considérée comme nulle, elle ne peut plus intervenir en termes de promotion.

Si cet arrêt faisait jurisprudence, plusieurs recours pourraient être introduits. Bien entendu, un délai de 60 jours ne peut pas être dépassé sur un plan administratif. Mais, au-delà d'un recours administratif, il est évidemment possible d'intervenir auprès des tribunaux civils pour demander réparation d'un préjudice, qui résulterait de cette évaluation dite "illégal". De ce fait, il serait possible que les policiers reçoivent des indemnités à charge des zones de police. Ce serait, bien sûr, extrêmement dommageable pour l'équilibre budgétaire des communes et des zones. Le Conseil d'État prend prétexte de l'absence d'un arrêté ministériel qui préciserait les critères d'évaluation.

Mes questions portent sur cet élément. Comptez-vous prendre un arrêté ministériel pour fixer des critères d'évaluation? De manière plus générale, comment pensez-vous améliorer les procédures et critères d'évaluation, qui sont pour le moins discutables?

09.03 Annemie Turtelboom, ministre: Monsieur le président, chers collègues, premièrement, précisons la portée exacte de cet arrêt du Conseil d'État: il s'agit de l'annulation d'une évaluation individuelle, et non de l'annulation de l'ensemble du système d'évaluation. Il ne s'agit pas non plus de la remise en question des milliers d'évaluations d'autres membres du personnel. L'arrêt ne signifie pas que tous les policiers pourront

obtenir l'annulation de leur évaluation. Il existe déjà une procédure selon laquelle ils peuvent introduire un appel auprès de l'inspection générale. Ils disposent ensuite d'un délai de 60 jours pour aller devant le Conseil d'État. S'ils ne le font pas, ils sont présumés accepter leur évaluation. En conclusion, le système reste d'application à l'ensemble du personnel et ne remet pas en cause le passé.

Deuxièmement, comment peut-on améliorer la situation? Les éléments essentiels à l'évaluation des membres du personnel de la police intégrée sont repris dans la loi. À l'exception des profils, toute la procédure est détaillée dans plusieurs arrêtés royaux et ministériels. Les profils avaient été soumis aux organisations syndicales et sont entrés en application par note de service interne depuis 2005.

Pour se conformer à l'arrêt du Conseil d'État, ces profils seront confirmés par un arrêté ministériel prêt d'ici six semaines.

Enfin, en ce qui concerne l'appréciation du système d'évaluation des membres du personnel, un groupe de travail examine, avec les organisations syndicales, les différentes propositions d'amélioration. Plusieurs réunions, dont une ce jour, sont planifiées. J'attends donc des propositions concrètes pour les prochains jours.

09.04 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. Nous suivrons de près l'évolution de ce dossier.

09.05 Daniel Bacquelaine (MR): Monsieur le président, je voulais aussi remercier la ministre pour sa réponse.

Je pense qu'effectivement, il faut traduire le plus vite possible ces critères d'évaluation dans un arrêté ministériel, de telle sorte qu'on n'ait pas à faire face à des recours devant les tribunaux civils qui pourraient impliquer des indemnisations des agents qui se sentiraient lésés et introduiraient leurs actions sur la base de l'annulation par l'arrêt du Conseil d'État.

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

10 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de onveiligheid in het openbaar vervoer" (nr. P0059)

10 Question de M. Tanguy Veys à la ministre de l'Intérieur sur "l'insécurité dans les transports en commun" (n° P0059)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is nu bijna 16 u 00. Dat betekent dat er zich vandaag, alleen al in de Brusselse trein- en metrostations, op basis van uw eigen cijfers uit 2009 minstens 16 criminele feiten hebben voorgedaan. Dat is toch wel een zeer hoog cijfer. Meer dan één crimineel feit per dag vindt plaats alleen al in de Brusselse trein- en metrostations.

Gisteren nog is er een staking uitgebroken in het depot van de MIVB, de vervoersmaatschappij in Brussel, Elsene, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe en Haren. De aanleiding was een incident dat de dag voordien op een tram heeft plaatsgevonden. Een persoon zat blijkbaar op de verkeerde tram en heeft zijn woede letterlijk gekoeld op de trambestuurder; hij heeft zijn blikje bier uitgegoten over het hoofd van de trambestuurder en heeft de hem daarna nog een aantal klappen in het gezicht verkocht. Met als gevolg dat de trambestuurder een gewonde oogkas en een beschadigd kaakbeen heeft opgelopen en geopereerd moet worden.

Het personeel dat toch al langer dan vandaag wordt geconfronteerd met dergelijke vormen van geweld, heeft meteen het werk neergelegd. Pas na een gesprek met de top van de MIVB is men opnieuw aan het werk gegaan.

Mevrouw de minister, dit is helaas geen alleenstaand geval. Ik verwijs onder meer naar cijfers van de Brusselse treinstations, die u zelf gegeven hebt: 25 criminele feiten per dag. Ik verwijs ook naar cijfers die mevrouw Vervotte deze week heeft gegeven. Alleen al in de treinstations was er voor 2010 een stijging van 14 % voor de diefstallen en van 3 % voor fysieke agressie.

Niet alleen bij de NMBS gebeuren er zoveel criminele feiten. Ook bij De Lijn doet men aardig zijn best, want

er blijken in 2010 40 000 pv's te zijn opgemaakt voor zwartrijden. Een op vier werd nog niet betaald en een op vier werd geseponeerd door het parket.

Het toeval wil dat er gisteren ook bij de Waalse vervoersmaatschappij, de TEC, een incident heeft plaatsgevonden waardoor er een staking heeft plaatsgevonden in het depot van Jemeppe. In Luik werd een bus bekogeld met stenen.

Betreffende de MIVB in Brussel geef ik de volgende cijfers, van minister Grauwels, met betrekking tot de eerste drie trimesters van 2009 versus 2010: een stijging van 720 naar 833 feiten voor vandalisme, een stijging van 4 083 naar 4 275 voor verstoring van de openbare orde, een stijging van 466 naar 649 voor fysieke agressie en tot slot een stijging van 488 naar 532 voor verbale agressie.

Mevrouw de minister, dit toont duidelijk aan dat er een ware plaag heerst op het openbaar vervoer en dat de diverse vervoermaatschappijen, NMBS, De Lijn en andere, niet in staat zijn om dat geweld in te dijken.

Begin 2010 hebt u, naar aanleiding van de rassenrellen in Anderlecht, afspraken gemaakt, bijvoorbeeld met de Brusselse Overheid, en bent u een engagement aangegaan.

U bent toen een engagement aangegaan op het vlak van de uitbreiding van het aantal politiemensen in Brussel, op vlak van rekrutering, en daarnaast ook op vlak van financiering van de politiezones. Gisteren bleek dat van de 20,8 miljoen euro die u toen beloofd hebt om dat waar te maken, nul euro werd toegezegd. Op die manier kan men natuurlijk niet aan een degelijk veiligheidsbeleid doen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar Kuregem, waar de zerotolerantie wel efficiënt is en wel resultaat heeft.

Mevrouw de minister, ik vraag u dat u uw verantwoordelijkheid zou opnemen en dat prangend probleem zou aanpakken.

10.02 Minister **Annemie Turtelboom**: Mijnheer de voorzitter, beste collega's, mijnheer Veys, ik wil starten met uw laatste opmerking. Alle afspraken die vorig jaar gemaakt zijn, samen met de Brusselse burgemeester, in verband met de veiligheid in Brussel, zijn allemaal uitgevoerd. Van de nultolerantie, over de kogelvrije vesten die wij beloofd hebben aan aspirant-politieagenten, tot de 100 militairen, alles is in uitvoeringsbesluiten gegoten, alles is in uitvoering en alles is afgesproken zoals het moest. Ook de budgettaire middelen die daarvoor moesten worden uitgetrokken, zijn vrijgemaakt. Ik kan u het exact lijstje geven van alle punten die wij beloofd hebben. Elke punt is uitgevoerd.

Inzake het incident op het openbaar vervoer, het volgende. Uiteraard verafschuwen wij overal het gebruik van geweld, zeker op het openbaar vervoer, omdat het daar gaat om personen die zorgen voor onze mobiliteit. Hun integriteit en hun persoonlijke fysieke veiligheid wordt eigenlijk ter discussie gesteld.

Aangezien wij, de overheid, de veiligheid in het openbaar vervoer niet alleen kunnen behandelen, hebben wij heel nauw samengewerkt met de MIVB.

Ziehier de maatregelen die werden genomen en de projecten die op stapel staan. Ik zal een en ander illustreren aan de hand van cijfers.

Ten eerste, de MIVB werkt met het systeem van administratieve sancties, uitgevoerd bij een ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er is een wet met bijzondere bevoegdheden die bepaalt dat personeelsleden van de veiligheidsdienst, die bij openbaarvervoermaatschappijen werken, gebruik mogen maken van peperspray en van handboeien. Zij mogen een identiteitscontrole uitvoeren en hebben een beperkt recht van vatten. In die zin hebben wij ook geïnvesteerd in hun veiligheid.

Ten tweede, de MIVB heeft een coördinator in dienst, specifiek om projecten voor sociale preventie verder uit te werken. Repressie is één zaak, maar er moet ook preventief gewerkt worden.

Tot slot, wij hebben strengere straffen uitgeschreven voor daders die feiten plegen tegen personen die een opdracht van algemeen belang vervullen en die in de uitoefening van hun functie verplicht zijn om met het publiek in contact te treden. Wij hebben daarvoor in 2006 het Strafwetboek gewijzigd.

Bij de gouverneur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er een provinciaal overlegplatform over veiligheid in het openbaar vervoer.

Er staan ook nieuwe projecten op stapel. Ten eerste, er is nu een samenwerkingsmodel tussen de lokale politie en de openbaarvervoermaatschappijen uitgewerkt om ervoor te zorgen dat de stations veiliger worden, dat wij meer samenwerken en op die manier samen strijden voor meer veiligheid. Dat is een project dat recent werd opgestart.

Ten tweede, er is ook een project opgestart in verband met camerabewaking. Daarbij gebeurt een uitwisseling van beelden in *real time* tussen de openbaarvervoermaatschappijen en de Brusselse politiezones, via het videoplatform van het CIC in Brussel, zodat wij het vatten en het vervolgen door Justitie nog meer kunnen optimaliseren door gebruik te maken van de beelden.

Als wij kijken naar de cijfers, zien wij een gemengd beeld. Sommige criminaliteitsvormen dalen. Globaal gezien moeten wij op basis van de cijfers van de Nationale Gegevensbank enerzijds vaststellen dat de criminele feiten met als plaatsbestemming trein, tram, bus of autocar van 2006 tot het eerste semester van 2010 een duidelijke dalende tendens vertonen voor het Hoofdstedelijk Gewest.

Anderzijds merken wij dat bepaalde vormen van fysieke agressie, zoals slagen en verwondingen, opnieuw een licht stijgende trend vertonen.

U moet goed weten dat alle voorwaarden en zaken die wij met Brussel hebben afgesproken om de veiligheid te verhogen, zijn uitgevoerd. Het komt er nu op aan te wachten tot deze hun vruchten afwerpen. Voorts wordt er intens gewerkt aan een nauwere samenwerking met de MIVB.

10.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord dat gedeeltelijk tegemoetkomt aan mijn vragen.

U hebt blijkbaar toch niet stilgezeten sinds de rassenrellen van vorig jaar in Anderlecht. De vraag is in hoeverre dat allemaal op het terrein is gerealiseerd. Dat alles in uitvoering zou zijn wordt evenwel tegengesproken door de cijfers.

Wat betreft de beloftes die u vorig jaar hebt gemaakt, las ik gisteren de verklaringen van Charles Picqué, toch niet niemand hier in Brussel. Hij zei duidelijk aan uw adres dat u uw beloftes, uw engagementen op het vlak van financiering niet bent nagekomen.

Ik meen dat de nodige inspanningen nog moeten worden geleverd, zeker op het terrein. Ik verwijs naar de staking van gisteren. De bestuurders van het openbaar vervoer grijpen volgens mij niet lichtzinnig naar het middel van een staking.

Het is bij hen hoog water. Zowel in het belang van de bestuurders als van de gebruikers van het openbaar vervoer moet er krachtdadig worden opgetreden.

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

11 Vraag van de heer Renaat Landuyt aan de minister van Klimaat en Energie over "de door energieleveranciers aangerekende dubbele opzegvergoeding" (nr. P0054)

11 Question de M. Renaat Landuyt au ministre du Climat et de l'Énergie sur "les doubles indemnités de résiliation réclamées par les fournisseurs d'énergie" (n°P0054)

11.01 Renaat Landuyt (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals u weet, begint de vrije markt in de energiesector heel langzaam te werken. Via collectieve aankopen probeert bijvoorbeeld de provincie Antwerpen dat te stimuleren en proberen organisaties, zoals onze eigen partij, dat te doen in Oost- en West-Vlaanderen. Wij zijn echter niet zeker dat de spelers, zoals Electrabel dat niet meer ontkent dat het veel winst maakt, het spel op een eerlijke manier willen spelen.

Wat gebeurt er namelijk in de praktijk? Mensen die de overgang van hun contract niet op de juiste vervaldatum kunnen pinnen, moeten een boete van 50 of 75 euro betalen. Dat is een normale situatie. Wat blijkt nu sluipend te gebeuren, verleden jaar en dit jaar nog veel meer? Men begint aan de mensen twee keer een opzegvergoeding, een verbrekingsvergoeding te vragen, een keer voor het gasleveringscontract en een keer voor het elektriciteitscontract, alsof de mensen in al die jaren twee facturen hebben gekregen, een

voor gas en een voor elektriciteit. Plots stelt men vast dat de klanten twee contracten hebben, om twee keer schadevergoeding te kunnen eisen.

Vorig jaar volstond het om dergelijke leveranciers, zoals Electrabel, een briefje te sturen om hen te wijzen op hun vergissing. Toen zetten zij dat recht. Dit jaar gaan ze een stap verder. Wij zijn al geconfronteerd met mensen die dreigementen krijgen dat de deurwaarder die 50 of 75 euro dwangmatig zal opeisen. Dat betekent niets voor Electrabel, weten wij, maar het betekent wel veel voor de mensen.

Vandaar mijn vraag. Vindt u dat Electrabel en de collega's zich naar de wet gedragen? Bent u het met mij eens dat in de geest van de wet "één persoon, één contract" bedoeld is en niet een gascontract en een elektriciteitscontract, om twee keer de mensen te kunnen beboeten?

11.02 Minister **Paul Magnette**: Beste collega's, er is inderdaad een juridisch debat over de vergoedingen in geval van vroegtijdig of niet-conforme opzegging. Volgens de interpretatie van de leveranciers moeten klanten twee vergoedingen betalen als ze twee soorten energie hebben, namelijk gas en elektriciteit. Volgens een tweede interpretatie moeten die klanten slechts één vergoeding betalen.

Ik vind deze tweede interpretatie volledig logisch. Inderdaad, deze klanten hebben slechts één abonnement bij dezelfde leverancier voor twee verschillende diensten en moeten dus slechts één vergoeding betalen. Het probleem is dat de gedragscode onduidelijk is en die sluit deze mogelijkheid vandaag niet expliciet uit. Mijn interpretatie is ook gebaseerd op de wet van de machtspraktijk. Deze wet bepaalt dat in geval van twijfel, de interpretatie die het voordeligst is voor de klant moet worden gebruikt. De tweede interpretatie is duidelijk voordeliger voor de klant.

U hebt een wetsvoorstel ingediend om die tekst te verduidelijken en de mogelijkheid van een dubbele vergoeding uit te sluiten. Uiteraard steun ik dat voorstel. Ondertussen kunnen de klanten die met dit probleem geconfronteerd worden, contact opnemen met de ombudsdienst voor energie. Die zal de leveranciers vragen om één van beide vergoedingen op te geven en dat is het resultaat dat in de meeste gevallen bekomen wordt.

11.03 **Renaat Landuyt** (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal uw woorden ook bezorgen aan de vrienden van Electrabel die het al zo moeilijk hebben.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

12 **Question de Mme Jacqueline Galant au secrétaire d'État à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de l'Intégration sociale, sur "l'ouverture d'un centre pour demandeurs d'asile à Maisières" (n° P0060)**

12 **Vraag van mevrouw Jacqueline Galant aan de staatssecretaris voor Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Maatschappelijke Integratie, over "de opening van een centrum voor asielzoekers in Maisières" (nr. P0060)**

12.01 **Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la semaine dernière, en commission de la Défense, une résolution relative au maintien du SHAPE à Casteau a été votée à l'unanimité moins une abstention par l'ensemble des collègues. Votre collègue De Crem disait qu'il n'avait pas besoin d'une résolution pour être attentif à l'avenir du SHAPE sur le territoire belge. Or, depuis l'annonce du projet d'ouverture d'un centre pour demandeurs d'asile à Maisières, juste en face du site du SHAPE, deux types de réaction se font entendre, d'une part, celle des riverains qui, un peu en colère, se posent beaucoup de questions et, d'autre part, les craintes et préoccupations sécuritaires du grand quartier général. Comme vous le savez, le SHAPE est en pleine phase de décision pour définir son installation définitive ou non à Casteau et le projet d'un centre juste en face du SHAPE inquiète.

Monsieur le ministre, quels sont les éléments qui ont conduit à décider d'ouvrir un centre juste en face du SHAPE? Quel est le nombre de demandeurs d'asile qui seront accueillis? Les autorités locales ont-elles été consultées? Quelles mesures de sécurité seront-elles prises, dans la mesure où le centre se trouvera juste en face d'un site sensible? Enfin, le SHAPE a-t-il été consulté? Apparemment, non, vu les réactions du SHAPE dans la presse.

12.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, madame Galant, je réponds à la place de mon collègue, Philippe Courard. Le gouvernement a effectivement défini une politique d'accueil et d'asile et, dans ce cadre, tenté de développer des possibilités de logement, là où c'était nécessaire. Il a fait appel à la fois au secteur public et au secteur privé. Dans le secteur public, des solutions ont été trouvées dans les casernes et, dans le secteur privé, grâce aux mutuelles, aux syndicats et au tourisme social.

Pour ce qui concerne le site de Maisières, la Croix-Rouge a visité le site et considéré qu'il avait toutes les qualités d'une infrastructure prête à l'emploi pour cet usage, puisqu'il s'agit d'un ancien hôtel. Le Conseil des ministres a approuvé l'ouverture du site de Maisières, le 24 décembre 2010. Mon collègue, Philippe Courard a rencontré les autorités communales et les autorités du SHAPE. Le SHAPE a rappelé, à cette occasion, la convention à respecter par l'État belge concernant la politique des sièges d'organismes internationaux et demandé une évaluation des risques. Cette évaluation des risques est en cours et sera transmise officiellement par l'ambassadeur belge auprès du SHAPE.

Dès la réception de cette demande officielle du SHAPE, l'évaluation des risques sera lancée et, en fonction des conclusions de cette étude relative à l'évaluation des risques, le centre de Maisières pourrait accueillir 250 demandeurs d'asile et 32 mineurs non accompagnés.

12.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je sais que ce n'est pas votre département. Cette réponse ne me satisfait évidemment pas puisque vous ne répondez à rien!

En ce qui concerne la concertation avec le SHAPE, on n'en est nulle part. Je reviendrai en commission interpellier votre collègue Courard.

En tout cas, les inquiétudes sont vives et la colère gronde parmi les habitants. Je reviendrai donc pour obtenir des réponses plus précises auprès de votre collègue.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Gerald Kindermans aan de minister van Ontwikkelingssamenwerking over "de samenwerking met de DRC" (nr. P0055)

13 Question de M. Gerald Kindermans au ministre de la Coopération au développement sur "la coopération avec la RDC" (n° P0055)

13.01 Gerald Kindermans (CD&V): Mijnheer de minister, als ik het goed heb, stel ik de voorlopig laatste vraag van uw ministeriële carrière, hetgeen mij natuurlijk een genoegen is. Mijn vraag handelt over de ontwikkelingen in het Congolese parlement.

Via een grondwetswijziging die in januari heeft plaatsgevonden werd er beslist dat er nog slechts een verkiezingsronde zou zijn in plaats van de daarvoor geldende twee verkiezingsronden. Dat heeft velen met verstomming geslagen, zeker de snelheid waarmee die beslissing werd genomen.

Onlangs, enkele dagen geleden, is er via de zogenaamde WikiLeaks een bericht gekomen dat in 2009 de toenmalige parlementsvoorzitter Vital Kamerhe met succes uit zijn functie werd verwijderd. Er wordt beweerd dat dit gebeurd is via omkoping van parlementsleden. Ik weet natuurlijk dat we zeer voorzichtig moeten zijn met informatie die via dat kanaal komt. We moeten die met de nodige zorg en voorzichtigheid behandelen.

Toch is de algemene indruk dat ook het Congolese regime meer en meer een autoritaire richting uitgaat, wat een evolutie is die we ook in sommige andere Afrikaanse landen kunnen vaststellen. Het is nochtans een grote bezorgdheid geweest op het ogenblik waarop wij het kaderakkoord tussen België en Congo hebben besproken – dat u intussen ondertekend hebt – dat er ook aandacht wordt besteed aan de slagkracht van de huidige Congolese leiders om de corruptie aan te pakken, om macro-economische stabiliteit te creëren en om de burgers een meer rechtszekere toekomst te bezorgen.

Ik heb enkele vragen. Wat is uw inschatting van de impact die de informatie die recent bij ons terecht is gekomen zou kunnen hebben op de jaarlijkse steun die ons land toch op vrij omvangrijke wijze aan de Democratische Republiek Congo geeft?

13.02 Minister **Charles Michel**: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, dank u voor deze laatste vraag. Ik wil zeggen dat ik het debat met grote aandacht heb gevolgd, samen met de hele Belgische regering. Wij volgen ook de lopende herziening van de kieswet. Dit systeem was een systeem met twee rondes en nu met slechts een ronde. Dat is natuurlijk een belangrijke constitutionele verandering. Toch moet ik vaststellen dat deze procedure een wettelijke basis heeft. De procedure werd voor 100 % gerespecteerd, zelfs als sommigen bezorgd zijn over deze keuze om in het nieuwe systeem met een stemronde te kiezen.

Samen met de Europese Unie hebben wij hoe dan ook onze gehechtheid herhaald aan het slagen van de volgende verkiezingen en de hoop uitgedrukt dat deze grondwetswijziging geen belemmering zou zijn voor het verankeren van de nog zeer kwetsbare democratie in Congo.

In dezelfde geest hebben wij ook onze gehechtheid benadrukt aan de noodzaak dat de vrijheid van meningsuiting voor iedereen zou gelden, zodat de kandidaten op een vrije en veilige wijze campagne kunnen voeren. Wij hebben eveneens op het belang gewezen dat zij hechten aan de gehele verkiezingscyclus. Dat wil zeggen, met inbegrip van de te houden lokale verkiezingen.

Ten slotte wil ik ook de nadruk leggen op een belangrijke beslissing die Ontwikkelingssamenwerking in het huidige indicatieve samenwerkingsprogramma heeft genomen. Een gedeelte van de enveloppe is rechtstreeks verbonden met het respect van de Congolezen voor sommige procedures in verband met de bestrijding van de corruptie. Er werd voor dit jaar in evaluaties voorzien. Een ander deel van het samenwerkingsprogramma is rechtstreeks verbonden met het respect voor de verkiezingscyclus.

Dit betekent dat de Belgische regering en de Europese Unie bijzonder aandachtig moeten blijven in de loop van de volgende weken en maanden. Wij zijn ervan overtuigd dat de bestrijding van de corruptie en het respect voor de democratie belangrijke voorwaarden zullen vormen voor de ontwikkeling van dit land. Wij zijn bezorgd, maar wij blijven bijzonder aandachtig.

13.03 **Gerald Kindermans** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik beaam dat het zeer belangrijk is om die lokale verkiezingen te blijven opvolgen. De internationale gemeenschap draagt 40 % van de kosten van de verkiezingen. Daarom is in het van belang dat wij die financiële ondersteuning in alle andere sectoren in Congo afhankelijk blijven maken van een democratisering en een strijd tegen de corruptie.

Het is weinig zinvol om bij ieder incident stoere verklaringen af te leggen en spectaculaire vragen te stellen aan de ministers van Buitenlandse Zaken of Defensie als wij die morele verontwaardiging nooit uitdrukken in consequenties en concrete maatregelen met betrekking tot de steun die wij geven.

De grote bezorgdheid van ons allen, en zeker ook van u, zal blijven dat dit wordt opgevolgd.

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

Le **président**: Je tiens à remercier les intervenants d'avoir respecté les temps de parole.

Commission spéciale

Bijzondere commissie

14 **Rapport de la commission spéciale chargée d'examiner les conditions de sécurité du rail en Belgique à la suite du dramatique accident survenu à Buizingen (444/1-4)**

14 **Verslag van de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (444/1-4)**

Discussion **Bespreking**

Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(444/2)**
De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(444/2)**

La discussion est ouverte.

De bespreking is geopend.

Nous avons quatre rapporteurs: Mme Musin, M. Balcaen, Mme De Bue et M. Van den Bergh. Ensuite, nous avons les intervenants suivants. Je vous les cite dans l'ordre. Pour la N-VA, M. Steven Vandeput, pour le PS, Mme Musin, pour le MR, Mme De Bue, pour le CD&V, M. Van den Bergh, pour Ecolo-Groen!, M. Balcaen, pour l'Open Vld, Mme Ine Somers, pour le Vlaams Belang, M. Tanguy Veys et pour le cdH, M. Christophe Bastin. Le dernier intervenant sera M. David Geerts, président de cette commission.

14.01 **Valérie De Bue**, rapporteur: Monsieur le président, il me revient l'honneur de commencer la présentation du rapport de la commission spéciale de sécurité du rail.

Le 15 février 2010 à 08 h 28, en pleine heure de pointe, deux trains de passagers sont entrés en collision à Buizingen. Bilan: 19 morts et plus de 170 blessés. L'accident suscita une vive émotion parmi la population et remit en question toute la politique en matière de sécurité menée tant par la Société de chemins de fer que par les autorités de tutelle.

Une commission spéciale a rapidement été mise en place. Elle a été chargée d'évaluer les mesures prises depuis 1982, l'accident d'Aalter, en matière de sécurité du rail, d'examiner les décisions, d'évaluer la planification, l'exécution et la mise en œuvre de ces décisions comparativement aux autres pays européens, d'examiner les répercussions de la réglementation européenne, de déposer un rapport de conclusions et de recommandations et, enfin, d'assurer le suivi de celles-ci.

Elle a donc eu à traiter une matière très complexe, englobant des aspects de gestion du réseau, de culture d'entreprise, de formation du personnel, de savoir-faire technique, de politique industrielle, mais aussi d'investissements, de procédures de prise de décision et de gestion de projets.

Elle n'avait pas pour objet l'analyse d'accidents particuliers. Elle ne s'est donc pas penchée sur les circonstances dramatiques de l'accident de Buizingen, afin de ne pas interférer avec l'enquête judiciaire toujours en cours. La commission a travaillé sous la présidence de M. François Bellot jusqu'aux élections anticipées. Lors de la rentrée parlementaire d'octobre 2010, une nouvelle commission s'est mise en place sous la présidence de M. David Geerts. Elle s'est vue confier les mêmes missions, en intégrant bien entendu, tous les travaux de la première commission.

La commission a souhaité se faire assister par plusieurs experts, MM. Eddy Van de Voorde, professeur à l'Université d'Anvers et spécialiste en matière d'économie des transports, M. Patrick Lafontaine, Senior Project Manager chez GDF Suez Electrabel et ancien cadre de la SNCB, M. Bart Van der Herten, fonctionnaire à l'administration flamande et pour le mois de janvier 2011, M. Paul Van Heesvelde, fonctionnaire à la Région flamande. Leurs rapports intermédiaires figurent dans le rapport.

Un grand nombre d'auditions ainsi que des visites de travail ont été organisées. Tous les décideurs de la période étudiée, ministres, présidents de conseil d'administration, dirigeants et représentants syndicaux ainsi que tous les acteurs du secteur ferroviaire, l'administration et le SPF Mobilité et Transports, l'autorité de sécurité, l'ERA (l'agence européenne), la Commission européenne, les instances étrangères ainsi que des services de prévention mais aussi des conducteurs, des associations d'usagers, ont été entendus.

Le rapport est divisé en six parties: l'organisation des travaux, la chronologie des décisions en rapport avec la sécurité du rail, les rapports d'expertise incluant également les rapports de la Cour des comptes et de l'ERA, une analyse thématique qui vous sera exposée en détail par la suite ainsi que les conclusions et les recommandations.

Neuf domaines ont été explorés: l'installation des systèmes de sécurisation et les évolutions actuelles, la politique industrielle, le facteur humain, les dépassements de feux rouges, la culture de sécurité, la sécurité dans les contrats de gestion, le fonctionnement des acteurs de la sécurité et les relations au sein du secteur ferroviaire belge.

Chacun des rapporteurs vous présentera un ou plusieurs thèmes mettant en évidence les constats, les résultats des auditions, les conclusions et les recommandations. Pour ma part, je vais aborder trois thèmes: l'installation des systèmes de sécurisation du trafic ferroviaire sur la période étudiée, les évolutions actuelles et futures du TBL1+ et de l'ETCS et la politique industrielle et économique.

En Belgique, peu d'appareillages ont été installés sur le terrain jusqu'en 2009. Il est apparu par la suite que l'appareillage TBL1, le premier décidé dans les années 1980, effectivement installé, n'avait pas toujours été maintenu en bon état. Partons de l'hypothèse des experts: la sécurisation des trains ne s'est pas améliorée de manière significative entre 1982 et 2009. La SNCB connaissait la situation mais ne s'est pas inspirée de l'étranger. Le développement de systèmes a connu d'énormes retards et n'a pas été accompagné de réalisations concrètes. Conséquence: installation limitée du TBL1 et retard dans le développement du TBL2-3.

En 1999, la SNCB a eu pourtant le bon réflexe de décider de l'équipement de l'ensemble du réseau ferroviaire en ETCS mais en 2005, le plan se trouvait dans une impasse totale. Cela a conduit en 2006 au choix du développement et du déploiement du TBL1+. Bien que cette décision ne fasse pas l'unanimité – c'est le premier rapport de la Cour des comptes qui l'a épinglé –, notamment à cause du problème de l'interopérabilité, la décision d'instaurer rapidement le TBL1+ représentait toutefois une rupture avec un quart de siècle de politiques indécises et hésitantes, une politique sans décisions de 1982 à 1999 et une politique dont les décisions n'étaient pas exécutées de manière adéquate de 1999 à 2005.

Les auditions historiques ont confirmé les hypothèses des experts et ont montré que les budgets étaient suffisants pour mener une politique de sécurité même si, de 1987 à 1990, la situation financière difficile de la SNCB a freiné le planning.

Au début des années 90, la priorité a été accordée à la budgétisation du réseau à grande vitesse et au plan Star 21, l'urgence de la sécurité s'est sans doute moins fait sentir du fait de l'absence de catastrophe sur notre réseau durant cette période.

La plupart des ministres ont affirmé que la sécurité ferroviaire relevait de l'autonomie de la SNCB suivant la loi de 1991 et n'était pas abordée au niveau du gouvernement. La sécurisation du trafic ferroviaire n'était pas considérée comme urgente, contrairement à d'autres problèmes, comme la sécurisation des passages à niveau, responsables aussi de nombreux accidents mortels. La sécurité ferroviaire n'a jamais été remise en cause par le parlement et, enfin, la SNCB aurait pu acheter des systèmes étrangers pour équiper le réseau plus rapidement.

Des questions sont importantes, comme celle du TBL1+. L'installation du TBL1+ était-elle justifiée? La SNCB était dans une impasse totale avec l'ETCS: la norme était non stabilisée, validée au niveau européen. Il fallait combler un retard de toute urgence.

Selon nos experts, le TBL1+ n'est pas parfait, mais est le seul système qui existe et qui soit en cours d'installation. Ils recommandent donc son installation à 100 % bien qu'il s'agisse d'une solution transitoire. Il faut absolument transformer le TBL1+ et le faire évoluer vers l'ETCS le plus rapidement possible.

L'ETCS est le standard européen qui règle et sécurise le trafic ferroviaire. Plusieurs versions existent: l'ETCS de niveau 1, qui fournit un contrôle de vitesse continu des trains sur l'ensemble du trajet. L'ETCS de niveau 2, qui exécute les mêmes fonctions de sécurité que le niveau 1, à la différence près que la signalisation latérale peut être supprimée dès lors que les consignes de vitesse sont à présent directement communiquées en cabine via le GSM-R. En outre, l'ETCS2 augmente la sécurité, mais présente de grands avantages dans le domaine de l'exploitation grâce à la transmission de données vers les centres de contrôle et les trains, ce qui fluidifie le trafic et améliore la ponctualité des trains. Les experts recommandent d'ailleurs la généralisation de l'ETCS2 au plus vite, notamment sur le RER.

Lors des auditions, le Groupe SNCB a précisé que le choix du TBL1+ a été dicté par la possibilité qu'offrait cette technologie d'enregistrer des progrès rapides en matière de sécurité. Il faudrait attendre jusqu'en 2016-2018 pour atteindre, avec le système ETCS, le même niveau de sécurité qu'avec le TBL1+ en 2010. La mise en œuvre complète est donc prévue d'ici 2015.

La ministre a insisté sur le choix qui a été opéré de créer un peu de sécurité partout plutôt que d'assurer une sécurité maximale accrue à certains endroits. Pour l'administration, le SPF Mobilité et Transports, l'installation du TBL1+ constitue une manœuvre de rattrapage.

À l'exception du Syndicat autonome des conducteurs de trains, les organisations syndicales ont indiqué que le TBL1+ était un bon système mais que l'intention était de passer rapidement à une sécurisation complète basée sur l'ETCS.

La Commission européenne, pour sa part, a estimé qu'elle n'avait pas de pouvoir juridique d'interdire le TBL1+ ou d'imposer l'ETCS pour les lignes classiques. Elle a signifié toutefois que ce dispositif ne pouvait pas freiner le développement de l'ETCS.

Pour l'instance de sécurité, le SSICF, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer, il importait que le TBL1+ n'interfère pas avec l'ETCS.

C'est donc bien une phase intermédiaire avant la mise en œuvre de l'ETCS car il ne faudra pas renouveler tous les équipements.

Autre question importante dans nos travaux: l'installation de l'ETCS était-elle possible en 2000?

Les représentants du Groupe SNCB ont déclaré qu'à cette époque, outre le fait que la norme européenne n'était pas stabilisée, on aurait dû faire face à de gros problèmes techniques. D'autres pays ayant installé l'ETCS sur des lignes classiques étaient confrontés à ces problèmes. Des problèmes de personnel ont également été mentionnés, ainsi que la durée de l'homologation et de l'appareillage. La Commission européenne a pourtant expliqué que le Luxembourg est passé à l'ETCS depuis le début des années 2000. D'après les experts, cette décision peut se comprendre mais elle est peu ambitieuse. Elle n'est pas seulement liée à la qualité de la technologie mais aussi sans doute à l'imperfection de la gestion des projets à la SNCB. La migration du TBL1+ vers l'ETCS est beaucoup plus complexe qu'on ne le pense, notamment pour l'équipement de bord par rapport à l'appareillage au sol.

Autre thème de la commission. Dès le début des travaux, l'hypothèse d'une intrication entre la SNCB et l'industrie nationale a été formulée.

La politique de sécurité de la SNCB unitaire était subordonnée à la politique industrielle des autorités belges et axée essentiellement sur des entreprises comme les ACEC et la Brugeoise et Nivelles. Des auditions historiques des ministres, des présidents de conseil d'administration et des dirigeants ont confirmé cette hypothèse. À l'époque, les dossiers étaient portés par le ministre en charge et par le ministre des Affaires économiques. Les prix pouvaient être plus élevés. L'escalade pouvait aller de 40 à 400 %. Certains cahiers des charges étaient rédigés par les fournisseurs. Le secteur ferroviaire s'est toujours développé en synergie avec l'industrie nationale. Une entreprise privée active dans ce secteur n'avait aucune chance de pénétrer un marché étranger sans aucune référence nationale. La loi sur les marchés publics de 1993 a toutefois freiné l'intrication entre la SNCB et l'industrie.

À l'heure actuelle, on peut remarquer que les pratiques ont évolué par la réalisation de cahiers des charges standards, la consultation du marché et l'obtention de prix plus intéressants. Toutefois, les commissaires n'ont pas reçu de réponse pour les retards des systèmes des années 80 à 90, le TBL1 et le TBL2-3.

En conclusion de ces thèmes liés à l'évolution des systèmes et au marché de la politique industrielle, il apparaît que durant toute la période étudiée de 1982 à 2010, le niveau de sécurité du rail n'a pas connu d'améliorations importantes. Les accidents de Aalter de 1982 et de Pécrot en 2001 n'ont pas conduit à une action efficace de sécurisation du rail.

La SNCB estimait que la spécificité du réseau ferroviaire belge nécessitait un système de sécurité propre, le TBL1 et le TBL2, en collaboration avec l'industrie belge, plutôt que d'adapter un système existant à l'étranger comme l'ont par exemple fait les Français en achetant le système suédois.

L'octroi de marchés publics aux entreprises nationales était monnaie courante et était même considéré comme le moteur de politiques industrielles. À plusieurs reprises, notre pays a pris du retard dans l'installation des systèmes de sécurité. Les plannings n'étaient pas réalistes, très relatifs, et ne permettaient ni l'orientation ni le suivi des projets. Le TBL1+ est le premier système qui devrait être complètement installé d'ici fin 2015. Il apporte une amélioration importante par rapport à la situation actuelle mais il est encore loin du niveau de sécurité de l'ETCS. Le Groupe SNCB a préféré ne pas entamer l'installation suivant les normes connues à ce moment-là mais a choisi d'attendre, alors que d'autres pays ont entamé l'installation bien plus tôt, mais toutefois avec certaines difficultés de lancement.

Le plan de déploiement de l'ETCS annoncé en mars 2010 prévoit d'équiper les lignes principales d'ici 2020 et l'ensemble du réseau pour 2030. Lors de la dernière audition des CEO, un plan raccourcissant ces délais

de plusieurs années a été présenté, tant pour l'infrastructure que pour le matériel roulant.

Les conclusions du rapport débouchent sur des recommandations qui peuvent être synthétisées comme suit. Le système TBL1+, qui est intermédiaire, doit au plus vite céder la place à un dispositif de contrôle permanent de la vitesse et des courbes de freinage, dit "système ETCS". Le dispositif TBL1+ doit toutefois être poursuivi jusqu'à sa mise en exploitation complète et sans retard: 2013 pour le matériel roulant et 2015 pour l'infrastructure.

Ensuite, le développement de l'ETCS est essentiel. Il faut poursuivre l'installation de l'ETCS1 dans les projets en cours selon les délais prévus.

La SNCB doit présenter un *masterplan* ambitieux à la Chambre en septembre 2011, dont l'échéance pour l'infrastructure est 2020 et celle pour le matériel roulant, 2023. En plus des aspects liés à la sécurité, les opportunités de l'ETCS2, par exemple pour le RER, pour l'exploitation et le service aux voyageurs, doivent être inventoriées, en particulier en termes de ponctualité, de fréquence et de communication. La réalisation d'un *masterplan* nécessite plusieurs études et étapes: des analyses de risque et de capacité, un *business case* et un plan de migration.

Le plan d'investissement 2013-2025 doit prévoir les moyens nécessaires au respect des délais en matière de déploiement du TBL1+ et de l'ETCS. Le ministre ayant les entreprises publiques dans ses attributions ainsi que les CEO du Groupe présenteront au parlement un rapport sur l'état d'avancement du développement de ces dispositifs.

L'installation de ces systèmes doit s'accompagner d'une formation adéquate destinée à l'ensemble du personnel, de même que leur bon fonctionnement et leur fiabilité doivent faire l'objet de contrôles réguliers.

Enfin, la concentration de cabines de signalisation, qui est en cours, doit être poursuivie et complétée de manière à permettre le déploiement rapide de l'ETCS2 qui ne peut être installé que dans des cabines totalement informatisées.

Je vais maintenant passer la parole à Mme Musin qui a travaillé sur les thèmes relatifs au facteur humain. Et je terminerai en remerciant bien évidemment le président, les experts et toutes les personnes qui ont collaboré au travail de la commission. Je sais que nous aurons encore pas mal de pain sur la planche!
(Applaudissements)

14.02 **Linda Musin**, rapporteur: Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, mon intervention portera sur le facteur humain. En effet, à côté des aspects technologiques et techniques, le facteur humain joue un rôle de premier plan en matière de sécurité ferroviaire.

À l'entame de ses travaux, ce qu'il convient d'appeler la deuxième commission spéciale a d'emblée affirmé qu'il convenait de continuer à s'intéresser aux aspects liés à la gestion des ressources humaines. Les experts ont eux-mêmes précisé qu'il importait de poursuivre l'analyse, notamment en ce qui concerne la politique de recrutement, la politique de formation et la gestion du stress.

Pour les experts, "un niveau renforcé de sécurité et la mise en place d'une culture de la sécurité ne sont possibles que dans un environnement où, lors du recrutement et de la formation de nouveaux membres du personnel, l'on accorde une attention accrue au facteur humain dans le système de circulation, et où le recrutement et la formation sont axés de façon intégrale et intégrée sur les objectifs de cette culture de la sécurité".

En effet, l'implémentation au sein du Groupe SNCB d'une véritable culture de sécurité passe également par le facteur humain et seule une évaluation approfondie du mode de recrutement, de formation et de formation permanente permettra d'améliorer la situation actuelle.

Le rôle du facteur humain en matière de sécurité ferroviaire est donc très vaste et a été abordé de manière répétée tout au long de nos travaux et lors des auditions.

Le recrutement, la formation, la charge de travail et la gestion du stress, tels sont les principaux aspects que je vais brièvement vous présenter. Je vous renvoie par ailleurs au rapport écrit pour de plus amples informations.

En ce qui concerne le recrutement, les experts ont pointé, dès leur premier rapport, une série de questions qui synthétisaient nos interrogations sur ce thème. Une question centrale revenait de manière récurrente: le recrutement effectué par la SNCB Holding correspond-il aux besoins des deux autres entreprises, à savoir la SNCB et Infrabel, le gestionnaire du réseau?

De fait, l'ensemble des recrutements est effectué par la SNCB Holding qui met ensuite le personnel à la disposition des deux autres entreprises.

Dès le début de la première commission du rail, des membres s'interrogeaient sur un manque d'effectifs au niveau des conducteurs et sur une pénurie observée sur le marché de l'emploi au cours des années passées. Des réponses ont été apportées sur ce point, que ce soit lors d'auditions ou par le biais du document tripartite conclu, en mars dernier, entre les trois CEO du Groupe SNCB, la ministre de tutelle et les syndicats.

En synthèse, il apparaît que, jusque récemment, le groupe ferroviaire ne parvenait pas à engager suffisamment de conducteurs de train. Ce manque entraînait une pression de travail additionnelle pour les conducteurs de train de la SNCB, puisque s'accumulaient les jours de congé en retard et de récupération.

Toutefois, au cours des deux dernières années, le Groupe SNCB a réussi à réaliser le nombre de recrutements nécessaires. Depuis le début de l'année 2010, il n'existe plus de carence de conducteurs de train. Ce recrutement intensif a cependant entraîné l'arrivée d'un très grand nombre de conducteurs relativement peu expérimentés. Mais s'il n'existe plus aujourd'hui de pénurie en matière de conducteurs de train, nombre d'auditions soulignent un risque toujours réel de carence, notamment pour certains profils techniques spécifiques, notamment les techniciens-électromécaniciens et les ingénieurs. Ce risque est amplifié par la pyramide des âges au sein du Groupe SNCB.

Lors des travaux de notre commission, deux caractéristiques du recrutement organisé au sein du Groupe SNCB ressortaient, à savoir le délai important entre le début et la fin du recrutement ainsi qu'un taux d'échec relativement important. Ces constats ont été partagés par de nombreux intervenants, notamment par le CEO de la SNCB qui relevait lors de son audition du 8 novembre "(qu')en ce qui concerne les conducteurs de train, plusieurs milliers de personnes se portent candidates auprès de la Holding mais toutes ne sont pas acceptées. Rares sont celles qui réussissent l'ensemble des épreuves ainsi que la formation car cette dernière est vraiment exemplaire et dispensée par d'excellents instructeurs, formateurs attachés à la réalité du terrain."

Je reviendrai sur ce point lorsque j'aborderai le volet "formation".

Les conclusions de notre commission sur le volet "recrutement" reflètent ces différents constats. Je citerai trois points. Tout d'abord, il existe un problème dû à la pyramide des âges au sein du Groupe SNCB qui entraîne une attrition très importante due aux départs massifs à la retraite. Deuxièmement, la SNCB Holding n'arrive pas, d'année en année, à remplir les besoins en personnel pour les profils techniques, principalement les ingénieurs et les techniciens-électromécaniciens. Troisièmement et enfin, la lourdeur administrative de la procédure de sélection de toutes les catégories de personnel pose problème.

Dès lors, la commission spéciale a émis diverses recommandations parmi lesquelles les suivantes.

- Premièrement, il faut optimiser le recrutement par le biais d'une cartographie permanente et actualisée des besoins de chaque entreprise du Groupe SNCB. Cette cartographie, véritable baromètre de l'emploi, permettra un état des lieux dynamique et circonstancié des fonctions à pourvoir, des métiers présentant un risque de pénurie, des conséquences à court terme de la pyramide des âges, notamment le personnel à remplacer.
- Deuxièmement, il faut poursuivre et intensifier la collaboration et le partenariat avec les services régionaux (Actiris, FOREM, VDAB), avec les écoles techniques et l'enseignement supérieur, principalement pour les professions en pénurie.
- Troisièmement, il faut recruter le personnel ayant une expérience technique acquise dans une autre entreprise ou dans un autre secteur étant donné que ces personnes peuvent être rapidement opérationnelles.
- Quatrièmement, le Groupe SNCB doit s'engager en matière de reconnaissance des compétences acquises ailleurs et de programmes de formation lors de nouveaux recrutements.

- Cinquièmement, il faut recourir à la sous-traitance lorsque les ressources internes de l'entreprise ne permettent pas d'assurer l'entièreté des tâches liées à la sécurité.

Par ailleurs, une attention relativement grande a également été consacrée par notre commission à la formation, tout au long des travaux de la commission spéciale deuxième version. La formation des conducteurs de train est dispensée par une équipe de 260 formateurs-examineurs expérimentés et agréés au sein de l'organisme de formation agréé de la SNCB. La formation de base durait 250 jours jusqu'il y a peu mais elle a été ramenée à 200.

Cette réduction du nombre de jours de formation de base a fait l'objet de nombreuses questions de la part des commissaires. Un membre de la commission spéciale a d'ailleurs posé des questions concernant le lien entre la réduction de la durée de la formation et l'incidence accrue des dépassements de signaux chez les conducteurs ayant peu d'ancienneté. Cette réduction s'explique par la mise en demeure de la Belgique par la Commission européenne en juin 2008. En effet, la Commission européenne estimait que la durée légale minimale de la formation de 250 jours pour les conducteurs de trains en Belgique était trop longue en comparaison avec celle des pays voisins. Cette modification a entraîné la réduction de la durée de la formation des conducteurs de trains de la SNCB à 200 jours. Si les syndicats ont souligné en audition qu'ils s'étaient opposés à cette réduction, la documentation disponible ne fait pas mention d'éventuelles pertes de qualité ou de gains d'efficacité.

Chaque centre de formation dispose d'un certain nombre de simulateurs Sympact, cabines d'imitation statique de l'automotrice 96. Au total, 43 simulateurs de ce type sont utilisés. La SNCB dispose, en outre, de deux simulateurs dynamiques *full scale*, respectivement à Malines et à Salzinnes. Il s'agit d'imitations très réalistes de l'environnement de travail d'un poste de conduite d'une locomotive de type 27. Ils sont utilisés pour les sessions d'exercice des conducteurs de trains. De plus, 25 coachs – des conducteurs très expérimentés – assurent l'accompagnement individuel pendant la conduite, surtout des jeunes conducteurs de trains.

Le simulateur offre la possibilité de s'exercer pour les situations difficiles ce qui, dans la réalité, est souvent impossible ou difficile à organiser. L'utilisation de simulateurs augmente également le rendement de la formation, accroît les possibilités de feedback et rend l'évaluation plus précise.

L'audition de représentants de la SNCB a amené plus de précisions sur la formation des nouveaux conducteurs de trains. Les candidats conducteurs reçoivent une formation de base pour l'accomplissement du travail de conducteur de trains sur une seule ligne avec un seul type de matériel. La formation repose sur un système modulaire avec des évaluations intermédiaires, lors desquelles le niveau d'aptitude des candidats conducteurs est mesuré.

Au cours de cette formation, les candidats acquièrent les compétences de base et les connaissances professionnelles. La formation débouche sur un permis de type B1 (conducteur trafic de voyageurs) ou B2 (conducteur trafic de marchandises).

La formation se compose de huit modules d'apprentissage qui sont dispensés en quatre phases: de la phase 0 à la phase 3:

- La phase 0 est la phase d'introduction pendant une semaine.
- La phase 1 dure huit semaines et prépare à la conduite en situation normale, sans irrégularités ni pannes. Cette phase est principalement de nature théorique.
- La phase 2, qui dure 15 semaines, est celle au cours de laquelle le conducteur approfondit ses connaissances en étant confronté à des pannes et des irrégularités. Il reçoit également une formation pratique.
- La phase 3, c'est-à-dire celle de synthèse qui dure 16 semaines, est celle où toutes les circonstances exceptionnelles sont abordées (un suicide sur le réseau, une collision, etc.); durant cette dernière phase, les apprentis conducteurs peuvent également être initiés à un type de matériel et étudient les lignes.

En plus de cette formation de base, des formations complémentaires, par exemple pour la connaissance des nouvelles lignes ainsi qu'une formation permanente, existent au sein du Groupe SNCB. Selon les CEO du groupe interrogés à ce sujet lors de leurs auditions, cette formation permanente est aussi importante que la formation de base de départ. De plus, le concept de *coaching* a également été développé davantage au sein du Groupe SNCB.

Si la commission spéciale n'a pu analyser en profondeur la qualité et la pertinence des différentes formations proposées au sein du Groupe SNCB, diverses auditions ainsi qu'une analyse intermédiaire relative aux dépassements des signaux effectuée en 2003 montrent clairement que les conducteurs eux-mêmes demandent que l'on accorde plus d'attention à la formation, notamment en analysant les accidents et en recourant davantage à des simulateurs pour apprendre les bons réflexes et diminuer les erreurs humaines.

En ce qui concerne le suivi et le contrôle de la qualité des formations, les organismes de formation pour conducteurs de trains font l'objet d'un suivi assuré par le SSICF. Toutefois, ce dernier se limite à vérifier si toutes les attestations sont en règle. En d'autres termes, il n'y a pas de contrôle direct de la qualité de formation de ces instituts.

Une étude de Lloyd's Register menée entre 2001 et 2004 soulignait les points à améliorer pour mieux répondre aux besoins d'une organisation apprenante. Cette étude recommandait entre autres à la SNCB d'élaborer des manuels de bonne qualité pour tous les responsables de la sécurité et d'accorder, dans le cadre de la formation permanente, une attention suffisante aux informations documentées que les agents en question sont censés connaître et à quel endroit ou auprès de qui ils doivent se les procurer.

Une autre critique formulée dans cette étude concernait la communication et les modifications de la réglementation qui n'étaient pas abordées de façon systématique lors des formations. Enfin, Lloyd's Register soulignait déjà l'absence de toute évaluation quant à l'efficacité des différentes formations.

Il est apparu clairement lors de nos travaux que les dépassements de signaux imputables aux conducteurs de trains avec une ancienneté limitée de 1 à 5 ans sont beaucoup plus nombreux que les dépassements imputables aux conducteurs ayant plus d'ancienneté.

Par ailleurs, il ressort qu'en chiffres absolus, les conducteurs ayant plus d'ancienneté ne sont pas à l'abri du risque d'un dépassement de signal.

Ces deux constats impliquent qu'il convient de redoubler d'attention pour la formation, le recyclage et le soutien non seulement des conducteurs ayant peu d'ancienneté, mais aussi des conducteurs de train plus expérimentés.

Face à ces constats, la commission spéciale a tiré entre autres les conclusions suivantes.

1. Les formations apparaissent de qualité, mais elles ne font pas l'objet d'une analyse externe de leurs qualités et défauts.
2. Il faut évaluer la formation de base ainsi que les formations complémentaires existantes et les actualiser en fonction des évolutions technologiques, en ce compris l'implémentation du TBL1+ et de l'ETCS, et structurelles, comme le RER et la libéralisation du rail.
3. Les critères quant à la sélection, la formation et les compétences des instructeurs demeurent imprécis, même si rien ne laisse apparaître un quelconque manque de compétence de leur part.
4. L'utilisation d'un simulateur est un plus indéniable dans la formation des conducteurs de trains.
5. Le manque d'expérience et la monotonie sont deux facteurs de risque en matière de dépassements de signaux.

En conséquence de ces constats, diverses recommandations ont été déposées.

1. La politique de formation doit être évaluée dans son ensemble et, le cas échéant, révisée pour qu'elle soit axée sur l'apprentissage continu. Le rôle de supervision du SSICF en matière de formation doit être renforcé.
2. Il faut évaluer la sélection, la formation, les compétences et l'exécution du travail des formateurs/instructeurs. Il y a lieu de prévoir une guidance de conducteurs de trains par une équipe de coaches afin qu'une formation permanente puisse être offerte.
3. Il faut étendre l'utilisation des simulateurs de conduite dans la formation.

4. Il faut faire accompagner les nouveaux conducteurs de trains et ce, pendant leurs deux premières années, au moins trois fois par an par des conducteurs expérimentés.

En ce qui concerne la problématique des dépassements de signaux et l'importance en la matière de la formation et de la gestion du stress, je vous renvoie au chapitre consacré à cette problématique et qui vous sera présenté ultérieurement.

Je terminerai mon rapport par la charge de travail et la gestion du stress. Les documents qui ont été mis à la disposition de la commission spéciale révèlent tous invariablement qu'il existe un lien entre la pression, la charge de travail et une hausse de l'insécurité. Lors de nos travaux, il a été souvent fait référence aux recherches effectuées par le CPS, le service externe de prévention et de protection au travail du Groupe SNCB.

Au cours de nos auditions, les représentants des organisations du personnel ont d'ailleurs souligné le grand nombre d'enquêtes et d'études réalisées par le CPS en vue d'humaniser les conditions de travail des conducteurs de train. À cet égard, il est évident qu'une distinction est faite entre les conducteurs de train de marchandises et les conducteurs de train de voyageurs. De nombreux membres de la commission se sont interrogés sur le suivi de ces enquêtes et des recommandations de CPS.

Lors d'une de ses auditions, le CEO de la SNCB Holding a déclaré, je cite: "En tant qu'organe de prévention externe, CPS est un acteur relativement nouveau dans la longue histoire des chemins de fer. D'une manière générale, je n'ai pas l'impression que les rapports de CPS ne sont pas suivis. Ce suivi demande naturellement chaque fois un important travail de concertation. Les rapports sont transmis à l'employeur et celui-ci réagit. Il s'ensuit une concertation sociale. Cela crée à tout le moins une dynamique. Les rapports font l'objet d'une communication et d'une concertation. Le suivi n'est pas toujours optimal et cela ne débouche pas toujours sur un résultat."

Malgré cette dynamique, il ressort des différentes auditions un manque criant de communication directe entre les travailleurs, dont les conducteurs, et leur hiérarchie.

Lors de son audition, la représentante du CPS a évoqué une étude consacrée à la charge psychosociale chez le personnel de conduite de trains. Elle a passé en revue la méthodologie utilisée, les objectifs de l'étude et les principaux résultats obtenus. Elle a ainsi souligné que la charge mentale est beaucoup plus importante chez les conducteurs de train. Selon cette étude, le principal problème au niveau de la charge psychosociale chez les conducteurs de train est le besoin de récupération. C'est le constat de 35,8 % des conducteurs de train qui ont répondu à cette étude. Les conducteurs éprouvent des difficultés à se concentrer à la fin de leur journée de travail et même durant leurs loisirs. De plus, de nombreux facteurs externes influent globalement sur la charge de travail des conducteurs et la gestion du stress. Les plus importants sont la prolongation des prestations, les retards, l'augmentation de la demande en matière de transport et l'augmentation du nombre de mouvements sur le réseau, qui oblige à accorder une attention accrue au facteur humain dans le trafic.

D'autres éléments cités de manière récurrente influencent négativement la charge de travail des conducteurs de train, comme l'utilisation du gsm personnel ou le flou et la complexité de la réglementation et des procédures réglementaires.

Parmi les conclusions tirées par la commission spéciale, nous pouvons citer premièrement une structure hiérarchique très marquée et d'une grande complexité, qui freine le dialogue et la transmission d'informations dans les deux sens, en particulier du bas vers le haut.

Deuxièmement, pour les conducteurs, les facteurs de stress sont très nombreux. Un des plus importants est la ponctualité défailante. Troisièmement, le besoin de récupérer entre les prestations de travail est indispensable aux conducteurs de train. Quatrièmement, ceux-ci sont soumis à une multitude d'instructions sans cesse plus nombreuses et complexes.

Les recommandations suivantes ont été formulées par la commission. J'en citerai cinq.

1. S'agissant des prestations prolongées, il faut davantage prendre en considération les recommandations du CPS au moment des concertations sociales.
2. Des rapports d'avancement sur les suites données aux avis des organismes de prévention internes et

externes doivent être rédigés périodiquement, et ce tant de la base vers le sommet que du sommet vers la base.

3. Il faut veiller strictement à l'interdiction de l'utilisation du gsm personnel ainsi que de tout autre appareil pouvant détourner l'attention durant la conduite.

4. Il faut renforcer l'échange et le dialogue entre les responsables du Groupe SNCB, les travailleurs et leurs représentants, afin d'améliorer la transmission d'informations, le vécu du terrain et les propositions formulées.

5. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure procèderont annuellement à un audit des éléments principaux des dispositifs de sécurité en faisant appel aux opérateurs concernés.

Ce programme annuel sera présenté au Parlement et contiendra des engagements concrets afin de réduire considérablement les charges psychosociales pesant sur les travailleurs et en vue, bien sûr, d'améliorer la sécurité.

Voilà qui clôture, monsieur le président, chers collègues, ma partie du rapport dédiée au facteur humain dans la sécurité du rail. Je voudrais, bien entendu, remercier le président de la commission, les collaborateurs, les membres du secrétariat, les traducteurs et tous les services de la Chambre pour l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée dans l'élaboration de ce rapport.

Et j'appelle maintenant mon collègue Ronny Balcaen à me succéder à cette tribune pour la suite du rapport. Je vous remercie. (*Applaudissements*)

Le **président**: Comme vient de le dire Mme Musin, la parole est à M. Balcaen.

14.03 Ronny Balcaen, rapporteur: Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, le dépassement des feux rouges a occupé une place importante dans les travaux et les débats de notre commission spéciale. Cette question, comme le rappellent les experts de la commission et comme le rappelle également l'Agence ferroviaire européenne, constitue un précurseur, un signe avant-coureur important de collision ferroviaire. Ce thème continuera donc d'occuper une place centrale dans la politique de sécurité, certainement dans l'attente d'un déploiement ultérieur d'un système européen contrôlant la vitesse et la courbe de freinage.

L'urgence de traiter ce thème reste entière quand on voit que les dépassements de signaux augmentent régulièrement depuis plusieurs années. En 2010, les dépassements ont augmenté de 11 % par rapport à 2009. Plusieurs intervenants ont nuancé ce tableau: ces dépassements restent proportionnellement peu nombreux et ils sont aujourd'hui mieux détectés grâce à un équipement plus adéquat des signaux. Auparavant, selon certains représentants des organisations syndicales entendus ou selon le président du conseil d'administration de la SNCB Holding, de nombreux dépassements de signaux étaient passés sous silence.

Mais un seul dépassement est un dépassement de trop, ont confirmé plusieurs intervenants entendus lors de nos travaux. La commission spéciale a constaté par ailleurs, sur la base des derniers chiffres connus, que dans l'ensemble des dépassements, ceux qui pourraient avoir de graves conséquences parce qu'ils atteignent le point dangereux sont également en augmentation depuis 2009. Dans le cadre de leur travail, sur la base des chiffres fournis par Infrabel, les experts ont détecté des zones noires en la matière. Ainsi, sur la période 2004-2010, en moyenne, 42 % de tous les dépassements de signaux se sont produits dans la zone du futur RER autour de Bruxelles. Dans cette zone, on trouve en outre des endroits à haute fréquence de dépassements, comme les grandes gares de la jonction Nord-Midi et les embranchements de la ligne 36 Bruxelles-Louvain qui donnent accès à la gare de l'aéroport de Bruxelles-National. En 2008, une collision a d'ailleurs eu lieu dans cette zone.

Les experts ont aussi constaté la difficulté pour différents acteurs du groupe de travail "Dépassement de signaux" institué entre les divers opérateurs de dégager rapidement des solutions et de les mettre en œuvre. Il faut parfois plus d'un an pour qu'un signal peu visible soit déplacé. Dans le même ordre d'idées, les organisations syndicales signalent combien le management réagit à peine lorsque des conducteurs de trains signalent des situations problématiques sur le terrain comme la faible visibilité de certains signaux.

Ce thème du dépassement a été évoqué au cours de l'audition du Nationale Veiligheidsraad des Pays-Bas. Trois types de mesures sont nécessaires pour limiter les dépassements de signaux, nous ont dit les représentants de ce conseil. Tout d'abord, la prévention des situations de conflit d'itinéraires de trains: il

s'agit par exemple de limiter au maximum les arrêts de trains aux ramifications.

Ensuite, la lutte contre les dépassements de signaux en améliorant la visibilité et la reconnaissance optimale de ces signaux et en améliorant la connaissance, la vigilance et la condition physique des conducteurs de trains. Enfin, la limitation des conséquences des dépassements en augmentant notamment la distance entre le signal et le point dangereux.

Il faut bien constater que malgré les groupes de travail, malgré les comités de pilotage, malgré les plans d'action, la situation n'apparaît pas aujourd'hui, au terme de nos travaux, sous contrôle. C'est déjà ce que rappelait M. le secrétaire d'État à la Mobilité lors de son audition du 10 novembre dernier, se référant à l'un de ses courriers à la SNCB, où il constatait qu'il n'y avait pas à l'époque de garantie que la problématique préoccupante des dépassements irréguliers des signaux par des conducteurs de la SNCB soit sous contrôle et d'ajouter que ce chiffre ne pouvait en aucun cas augmenter en 2009.

On l'a vu, malgré ce rappel à l'ordre, l'évolution n'a pas été positive. Dès lors la commission spéciale a adopté dix recommandations avec pour objectif de faire baisser drastiquement les statistiques. J'en retiens trois.

Premièrement, pour améliorer la visibilité des signaux, il s'indique de déplacer dans l'année les signaux mal visibles aujourd'hui identifiés ou de placer un répéteur en amont du signal.

Deuxièmement, pour chaque problème signalé à l'avenir, une procédure doit être mise en place qui permet d'agir de manière efficace, très rapide et, au besoin, en dehors de la hiérarchie, par exemple en désignant un manager de ligne.

Troisièmement, il faut amener la Safety Platform à travailler de manière plus globale et moins au cas par cas. Il s'agit de trouver les causes structurelles des dépassements de signaux. Les zones noires doivent être identifiées et traitées en tant que telles. Il faut étudier comment le déploiement accéléré du TBL1+ aujourd'hui en cours influence les dépassements de signaux.

Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, le deuxième grand thème que j'aborde maintenant est celui de la culture d'entreprise.

À cet égard ont notamment été évoqués la culture de la sécurité du Groupe SNCB et de ses entités, la structure de l'entreprise et le rôle des contrats de gestion dans la mise en œuvre d'une politique et d'une culture de la sécurité.

La culture de la sécurité tout d'abord. Voilà un thème qui a suscité le débat et provoqué des échanges nourris entre experts, membres de la commission et personnes auditionnées. Dans leurs rapports intermédiaires, les experts se sont particulièrement interrogés sur le développement d'une culture de la sécurité. Le bas niveau de sécurité sur le rail n'est-il pas dû à une absence d'une telle culture de sécurité, concept dont l'émergence et le développement, rappelons-le, ont été favorisés par la catastrophe de Tchernobyl en 1986?

La culture de sécurité, même s'il n'existe aucune définition définitive, peut être comprise, par exemple, comme le moteur qui conduit une organisation à gérer la sécurité de manière optimale et à maîtriser au maximum les risques.

En contrepoint de cette hypothèse ou de cette interrogation, quasi l'ensemble des acteurs historiques ou actuels du rail ont, durant les auditions, attiré l'attention sur la préoccupation pour la sécurité qui habite chaque cheminot. Certains d'entre eux ont réfuté le fait qu'il n'y ait pas une culture de la sécurité suffisamment développée à la SNCB.

Au terme de ses travaux, néanmoins, la commission spéciale constate que, si le Groupe SNCB et ses entreprises possèdent bien une politique de la sécurité, une véritable culture de sécurité intégrale et intégrante demeure absente. Aujourd'hui, conclut la commission, la sécurité est encore trop souvent limitée à une préoccupation du personnel mais elle n'est pas suffisamment soumise à une planification systématique, à une analyse de risque, à une procédure.

Dès lors, les recommandations en la matière préconisent, d'une part, un audit d'évaluation du niveau actuel

de la culture de la sécurité, l'évolution devant ensuite faire l'objet d'un suivi. Il faut arriver à terme à une situation dans laquelle chaque individu se sent impliqué pour assumer sa responsabilité en matière de sécurité. D'autre part, collaboration, feedback et peer review avec d'autres secteurs et entreprises étrangères doivent conduire à une meilleure compréhension de ce thème.

J'en viens à la question de la structure de l'entreprise, thème qui a été abordé à plusieurs reprises dans nos auditions. Conclusion centrale de nos travaux: il existe un déficit net de collaboration, de coordination et de communication au sein du Groupe SNCB. La scission de la SNCB unitaire n'a pas solutionné ce problème historique. En particulier, la commission spéciale observe une différence de vision quant au rôle de la SNCB Holding, spécifiquement en matière de coordination de la politique de sécurité.

Par ailleurs, la structure hiérarchique très marquée et d'une grande complexité freine la transmission d'informations dans les deux sens, en particulier du bas vers le haut. Il est dès lors nécessaire, comme le recommande notre commission spéciale, de simplifier l'organisation hiérarchique du Groupe pour permettre une circulation plus facile et rapide de l'information et pour éviter une dilution des responsabilités.

Les différentes entités du Groupe doivent mieux collaborer entre elles à la mise en œuvre des objectifs. Pour ce faire, madame la ministre, le gouvernement doit mener une évaluation détaillée de la structure actuelle du Groupe. Je crois qu'elle est déjà en cours. Des adaptations doivent être proposées. De même, la Belgique, à la faveur de la refonte du premier paquet ferroviaire, doit insister pour une évaluation approfondie au niveau européen, des mesures prises par les différents opérateurs nationaux, au niveau de la scission verticale en particulier et de l'impact de ces mesures sur la sécurité, sur les conditions de travail, sur l'interopérabilité et sur la sécurité.

La question des contrats de gestion a également fait, dans ce chapitre, l'objet de conclusions et de recommandations mais je laisse à notre collègue, Jef Van den Bergh, le soin de revenir sur ce sujet.

Je termine, comme mes autres collègues, en remerciant les présidents de commission, les experts pour la manière dont ils ont permis d'améliorer la qualité de notre travail, le secrétariat, les services et les interprètes qui ont contribué à la qualité de nos travaux.

Monsieur le président, je propose, si vous le permettez, de céder la parole à M. Van den Bergh. *(Applaudissements)*

Le **président**: Si vous êtes d'accord, je n'y vois aucune objection!

14.04 **Jef Van den Bergh**, rapporteur: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, aansluitend op mijn collega-verslaggevers ga ik verder, meer bepaald met het hoofdstuk "Toezichthoudende overheid".

Het was de richtlijn 2004/49/EG, die voorzag in de oprichting van nationale veiligheidsinstanties. Bij ons is de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen of kortweg DVIS belast met de veiligheidsregelgeving en het veiligheidstoezicht op het spoorwegnet. Dezelfde richtlijn voorziet ook in een permanent nationaal onderzoeksorgaan, dat de taak heeft om na ernstige ongevallen op het spoor of ongevallen of incidenten die tot een ernstig ongeval hadden kunnen leiden, een volledig onafhankelijk onderzoek te voeren. Dat onderzoek moet leiden tot de verbetering van de veiligheid op het spoor en het voorkomen van ongevallen.

De werking van de veiligheidsactoren wordt uitgebreid besproken in het Rekenhof en het rapport van het ERA, het Europese Spoorwegagentschap. Het ERA kwam ook veelvuldig aan bod tijdens de hoorzittingen.

Er werden daarenboven enkele hoorzittingen specifiek over het onderwerp georganiseerd. Het ERA is toelichting komen geven bij zijn rapport op 25 oktober. De CEO's van de spoorwegbedrijven hebben kunnen reageren, alsook de staatssecretaris en de minister. Ook de vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waaronder die instanties ressorteren, gaven hun visie tijdens de hoorzitting van 17 november 2010.

Ook de opname van de veiligheid in de beheerscontracten kwam aan bod. Het Rekenhof kwam in zijn rapport onder andere tot de conclusie dat de overheid de beheerscontracten te weinig heeft gebruikt als een instrument om de spoorwegveiligheid te verbeteren. De Europese regelgeving heeft hier zeker haar impact gehad met de omzetting in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid. Daardoor werd de spoorwegveiligheid door specifieke wettelijke en reglementaire bepalingen geregeld voor alle

spoorwegoperatoren. Volgens het Rekenhof mag het echter geen beletsel vormen om de beheerscontracten beter te gebruiken in dat kader. Tijdens de hoorzitting kwam het thema enkele keren aan bod en werd bekeken hoe het in de beheerscontracten opgenomen zou kunnen worden.

De voornaamste conclusies die de bijzondere spoorwegcommissie op basis van de rapporten en hoorzittingen voor het betreffende hoofdstuk heeft geformuleerd, zijn de volgende. De omzetting van de Europese regelgeving inzake spoorwegveiligheid gebeurde niet zoals het hoorde. De Staat heeft na de omzetting van de eerste spoorrichtlijn 9144/EG/440/EG zijn opdrachten als regulator van de markt van het spoorwegvervoer onvoldoende voorbereid. Vervolgens werd de richtlijn 2004/49/EG onvolledig omgezet in de wet van 19 december 2006, wat voor de DVIS en het onderzoeksorgaan de nodige problemen opleverde tijdens hun eerste werkingsjaren.

Er werden ook onvoldoende personele en financiële middelen vrijgemaakt voor de organen. Daardoor heeft de DVIS niet al zijn taken naar behoren kunnen uitvoeren, vooral niet zijn toezichthoudende activiteiten en meer bepaald de inspecties en audits die de DVIS had moeten doen, maar die onderontwikkeld bleven.

Een gebrek aan onafhankelijkheid is een ander heikel punt. De Europese Commissie heeft België hiervoor in gebreke gesteld. Hieraan moest tegemoetgekomen worden met de wet houdende diverse bepalingen van december 2010, maar nog niet alle uitvoeringsbesluiten daarvan zijn gepubliceerd.

Daarnaast werden de rollen van de DVIS en van de infrastructuurbeheerder inzake de controle op de veiligheid van het spoorwegsysteem onvoldoende duidelijk gescheiden. De wet van 19 december 2006 voorzag bovendien in de mogelijkheid voor NMBS-Holding om het onderzoek naar ernstige en andere ongevallen op vraag van het onderzoeksorgaan uit te voeren, waardoor het onderzoeksorgaan tot de herziening van de wetgeving in januari 2010 geen enkel onafhankelijk onderzoek heeft uitgevoerd. Bovendien heeft het onderzoeksorgaan een ambigue relatie met Justitie, dat uiteraard ook een onderzoek start naar aanleiding van een zwaar ongeval. Daarbij krijgt het strafrechtelijke aspect natuurlijk voorrang.

Een ander vastgesteld probleem is dat er geen gestructureerde opvolging is van de uitvoering van de aanbevelingen. De DVIS heeft onvoldoende instrumenten in handen om het regelgevend kader inzake spoorwegveiligheid te implementeren.

Wegens de omzetting van de bovenstaande Europese richtlijnen in de Belgische wetgeving werd het thema spoorwegveiligheid niet meer uitgebreid behandeld in de beheerscontracten van de drie ondernemingen van de NMBS-Groep. Hoewel het niet onmogelijk is via de beheerscontracten sturing te geven aan het veiligheidsbeleid van het spoor, gebeurde dat niet, om de volgende twee redenen. Ten eerste, is een beheersovereenkomst het voorwerp van een onderhandeling, terwijl er over een wet niet onderhandeld kan worden. Ten tweede, geldt de wet voor alle spoorwegoperatoren, terwijl de beheersovereenkomsten enkel contracten tussen de overheid en de drie ondernemingen van de NMBS-Groep zijn.

Voortbouwend op onder andere die conclusies waren de belangrijkste aanbevelingen van de bijzondere commissie voor dat hoofdstuk de volgende.

De DVIS moet zijn rol als toezichthoudende instelling ten volle kunnen waarmaken, in het bijzonder met het oog op het uitvoeren van inspecties en audits, zodat zij de veiligheidbeheerssystemen en de veiligheidscultuur voldoende kan evalueren.

De versnelde personeelsuitbreiding bij de DVIS moet dat toezicht met een hogere toegevoegde waarde waarmaken. De financiering van de DVIS moet op structurele wijze gebeuren.

In het huidige spoorweglandschap moeten alle actoren hun rol spelen zoals bepaald is in de regelgeving. Progressief moet iedere contractuele band van personeelsleden van de DVIS en van het onderzoeksorgaan, enerzijds, en van de NMBS-Holding, anderzijds, worden opgegeven. De respectieve opdrachten van de DVIS en van de infrastructuurbeheerder moeten duidelijk en ondubbelzinnig worden vastgelegd.

Er moet ernstig rekening worden gehouden met de aanbevelingen van de DVIS. Indien aanbevelingen niet opgevolgd worden, moet voldoende beargumenteerd worden waarom dit niet gebeurt. Op dit vlak is er ook een belangrijke controletaak weggelegd voor het Parlement.

DVIS moet op korte termijn de mogelijkheid krijgen om de veiligheidsregels te handhaven aan de hand van

administratieve sancties. De DVIS en het onderzoeksorgaan moeten een adequaat programma van competentie management uitwerken. Het safetyplatform moet ontwikkeld worden tot een echt beheersorgaan van de spoorwegveiligheid, onder het voorzitterschap van de DVIS. Dit moet de DVIS toelaten prominenter aanwezig te zijn in het spoorweglandschap en de rol op te nemen van regisseur en van procesbegeleider.

In verband met het onderzoeksorgaan, het voorgelegde plan voor personeelsuitbreiding moet zo snel mogelijk worden voltooid, zodat het zijn taken naar behoren kan uitvoeren. Bij het aantrekken van personeel moet erop worden gelet dat op het vlak van personeelsbezetting een situatie wordt gecreëerd waarbij men intern over de belangrijkste kennis en vaardigheden beschikt.

Om de onafhankelijkheid ten opzichte van de NMBS-Groep verder te verstevigen moet men voor de terreinen waarop men zelf geen expertise heeft een beroep kunnen doen op onafhankelijke externe expertise.

Er moet een gestructureerde opvolging komen van de uitvoering van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan. De ambigue relatie met Justitie moet worden uitgeklaard en dit kan geformaliseerd worden op basis van een memorandum van overeenstemming.

De bijzondere commissie vraagt het ERA om in 2013 een vervolgaudit te houden die moet evalueren in hoeverre de genomen engagementen in de praktijk zijn gebracht en hoe de DVIS en het onderzoeksorgaan zijn geëvolueerd.

Om meer dan vandaag een striktere en jaarlijkse opvolging van de spoorwegveiligheid mogelijk te maken voor de FOD Mobiliteit en de DVIS is er nood aan duidelijke veiligheidsindicatoren en meetbare doelstellingen. Hiervoor kan een beroep worden gedaan op de veiligheidsindicatoren uit de Europese richtlijn.

Naast de werking van de veiligheidsactoren en de plaats van veiligheid in de beheerscontracten heeft de bijzondere commissie ook een Europese vergelijking gemaakt van de veiligheidssystemen. Ze kwam daarbij tot de vaststelling dat het vergelijken van het veiligheidsniveau tussen de verschillende landen van de Europese Unie momenteel erg moeilijk is, zonet onmogelijk. Pas vanaf het jaarverslag van het ERA van 2010 zullen echte vergelijkingen mogelijk worden, omdat pas dan duidelijke veiligheidsindicatoren gedefinieerd zullen zijn.

Wat wel zeker is, wat wel duidelijk is, is dat verschillende buurlanden duidelijk verder staan op het vlak van geautomatiseerde afremming van treinen bij het naderen of voorbijrijden van rode seinen. Zo blijkt uit het ERA-rapport van 2010 dat België een van de landen is die het minst zijn uitgerust met de ATP-systemen. België haalde slechts 8 %, tegenover 90 % voor Duitsland, 98 % voor Spanje, 91 % voor Italië, 99 % voor Nederland en zo kan ik doorgaan.

In tegenstelling tot in het buitenland hebben de beslissingen die werden genomen na zware ongevallen in België niet geleid tot een verhoging van het niveau van de spoorwegveiligheid. Om een inhaalbeweging te realiseren moet de huidige planning voor de installatie van TBL1+ strikt worden nageleefd.

Ook de aanbevelingen van de bijzondere commissie, over ETCS, moeten strikt worden nageleefd. Het moet uiteindelijk de ambitie zijn om zich op het vlak van spoorwegveiligheidssystemen bij de top van de Europese landen te vestigen.

Mijnheer de voorzitter, collega's, samen met mijn collega-rapporteurs heb ik getracht een beeld te schetsen van bijna een jaar werkzaamheden van de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid. De werkzaamheden waren erg intens, maar tegelijk ook heel leerrijk. De sfeer was steeds constructief en sereen.

De bijzondere commissie werd aanvoeld als een kans om inzake spoorwegveiligheid daadwerkelijk een kentering of een kantelmoment, zoals de voorzitter het zou zeggen, te realiseren. De inzet van iedereen was dan ook heel groot.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken – ik mag dit denk ik namens alle commissieleden doen – om iedereen te bedanken die aan de totstandkoming van dit verslag heeft meegewerkt. Ik dank de experts voor hun inhoudelijke ondersteuning en input. Ik dank ook de tolken, de diensten, de secretarissen, de bodes en al het andere personeel, die dikwijls tot 's avonds laat en zelfs 's nachts op post moesten blijven. Ik dank

tevens de fractiemedewerkers, die dikwijls onzichtbaar achter de schermen veel werk leverden. Een bijzonder woord van dank gaat ook naar de twee voorzitters die de bijzondere commissie hebben geleid. Ik dank senator François Bellot, die de eerste commissie heeft geleid. Mijn oprechte dank gaat ook naar David Geerts, die de tweede commissie in goede banen heeft geleid. Ook dank ik expliciet onze collega's uit de eerste commissiesamenstelling, die na de verkiezingen helaas niet de kans hebben gekregen hun werk voort te zetten.

Mijnheer de voorzitter, uiteindelijk werden meer dan tachtig conclusies en meer dan honderd aanbevelingen geformuleerd. De aanbevelingen werden in de commissie met 11 stemmen voor en 5 onthoudingen aangenomen. Het verslag werd met dezelfde stemming goedgekeurd.

De aanbevelingen richten zich tot het Europese niveau, tot de bevoegde ministers, tot de DVIS en het onderzoeksorgaan, tot de ceo's van de NMBS-Groep en tot de voorzitters van de raden van bestuur. Het is aan hen om de aanbevelingen om te zetten in de praktijk en het verslag te gebruiken als een werkdocument, om de veiligheid op ons spoorwegnet te verbeteren.

Het is aan ons, het Parlement, om er blijvend op toe te zien dat de geformuleerde aanbevelingen in rekening worden genomen en om sturend op te treden indien zulks niet gebeurt. Ons werk is niet gedaan. Na goedkeuring van deze besluiten en aanbevelingen zullen wij onze werkzaamheden voortzetten om op de uitvoering ervan toe te zien. Daartoe zal een opvolgingscommissie worden opgericht.

Mijnheer de voorzitter, met die woorden rond ik het verslag van de bijzondere commissie af. (*Applaus*)

14.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, wij staan voor de bespreking en straks waarschijnlijk ook de goedkeuring van het verslag van de bijzondere commissie voor de Spoorwegveiligheid, die werd opgericht naar aanleiding van het verschrikkelijke ongeluk in Buizingen, bijna een jaar geleden.

Het voorliggend verslag is het resultaat van talloze hoorzittingen, een aantal bedrijfsbezoeken, bijkomend opzoekwerk, een aantal rapporten, waaronder het rapport van het Rekenhof en ERA, en de drie uitzonderlijk goede rapporten van de experts die toegewezen waren aan de commissie. In hun eindrapport waren trouwens reeds 25 bladzijden heel concrete conclusies en aanbevelingen opgenomen.

Als vertegenwoordiger van mijn fractie moet ik u meedelen dat wij verheugd zijn in het rapport een aantal zaken terug te vinden die door collega's aangebracht werden, alsook een aantal zaken die wij zelf hebben kunnen aanbrengen.

Sta mij toe dat ik focus op delen vijf en zes van het rapport, namelijk de algemene conclusies en de aanbevelingen. De belangrijkste zin in deel vijf, de conclusies, is misschien wel de allereerste, namelijk dat er op 30 jaar tijd geen noemenswaardige vooruitgang geweest is op het vlak van spoorwegveiligheid in België. Wij zijn, vanuit ons oogpunt, ook tevreden dat daaraan toegevoegd werd dat dit in feite een falen is van het systeem. De verantwoordelijkheid wordt gedeeld door al wie in het verleden op dat vlak verantwoordelijkheid nam, namelijk de toenmalige verantwoordelijke managers en de achtereenvolgende vakministers die de spoorwegen onder hun bevoegdheid hadden.

Daar is dan aan toegevoegd dat ook het Parlement in die jaren inderdaad meer had kunnen doen. Ik denk dat andere collega's wel de opmerking zullen maken of die toevoeging effectief noodzakelijk was of niet. Een ander belangrijk punt dat wij onthouden uit het rapport, althans uit de conclusies van het rapport, is op zijn minst dat er met het personeelsbeleid van de historische NMBS en ook vandaag nog van de NMBS-Groep iets schort, dat het niet echt van deze tijd is en dat er een en ander aan kan gebeuren.

Ook de vaststelling dat er geen sprake was – en dat is ook met zoveel woorden gezegd – van een vorm van veiligheidscultuur of een verantwoordelijke bedrijfscultuur, is iets wat wij uiteraard volmondig onderschrijven. Daarnaast stelt de N-VA ook vast dat zelfs bij het nemen van gewone conclusies op basis van vaststellingen en hoorzittingen, het moeilijk is om de dingen gewoon bij naam te noemen en te vermelden zoals ze vermeld mogen worden. Als wij vandaag een achterstand hebben op Europa op het vlak van spoorwegveiligheid, dan mag dat gewoon vermeld worden. Dat moet niet vergoelijkt worden, we weten dat. De vraag is wat we er morgen mee gaan doen.

Daarmee kom ik aan het tweede deel van mijn betoog met betrekking tot het deel 6 van het rapport, het deel

over de aanbevelingen.

Collega's, 109 stuks zijn er. En wat ons betreft is dat zeker voldoende in aantal. Laat ons wel wezen, er zijn een aantal dingen die wij nog graag zouden toevoegen en waar we vandaag nog moeite voor zullen doen om op die manier het rapport nog beter te maken.

Laat mij eerst even zeggen wat we volmondig onderschrijven en positief vinden in de aanbevelingen in het rapport. Dat zijn enerzijds de aanbevelingen die gedaan worden met betrekking tot de technische keuzes. Wij zijn er volledig van overtuigd dat de technische keuze om nu TBL1+ uit te rollen volgens de planning zoals die voorgesteld is na het ongeval in Buizingen en de duidelijke keuze voor ETCS, goede keuzes zijn voor de toekomst. Iemand die anders zegt heeft volgens ons ongelijk.

Het personeelsbeleid werd reeds door mevrouw Musin uitvoerig uiteengezet. Een aantal amendementen, die daarnet weliswaar in de uiteenzetting niet vernoemd zijn, maar die wij zeer belangrijk vinden, zijn opgenomen. Laat ons dan maar beginnen met effectief voor elk niveau en elke functie een duidelijke functieomschrijving op te stellen, met een beschrijving van de capaciteiten en de attitudes die gepaard gaan met de specifieke functie.

Het belangrijkste positief effect, dat misschien niet het rapport, maar wel het werk van de commissie teweeg heeft gebracht, is dat een paar mensen op deze aardbol wakker geworden zijn.

Als wij terugkijken naar de eerste getuigenis van de drie verantwoordelijke CEO's van de verschillende overheidsbedrijven, dan herinner ik mij dat het eerder een show was waarin zij vertelden dat ze toch maar alles gedaan hadden wat zij toen enigszins konden, maar dat ze vastzaten in bepaalde structuren en niet verder konden. Daarnaast hebben zij bij die eerste uiteenzetting alle drie heel veel tijd genomen om uiteen te zetten dat zij toch wel een veiligheidscultuur hadden. In dit geval toont de tijd die zij aan die uiteenzetting besteedden, aan dat er daar een probleem was. Iets wat overduidelijk aanwezig is, hoeft immers geen betoog. Om iets aan te brengen dat niet aanwezig is, zijn er dikwijls meer woorden nodig, en dan nog lukt het niet.

Bij hun verschijning voor de commissie op 18 januari 2011 stelden wij vast dat het ineens mogelijk is om effectief na te denken over een grondige versnelling van hetgeen voorzien is op het vlak van spoorwegveiligheid in België. Op die hoorzitting hebben zij beloofd dat zij ernstig willen werken. Tegen de start van het volgend parlementair jaar willen zij aan het Parlement een masterplan voorstellen met een duidelijke voorstelling van hoe zij in de toekomst en met welke middelen, de spoorwegveiligheid zullen uitrollen in België. Dat is uiteraard absoluut een positief effect van de werkzaamheden van de commissie.

Bij de aanbevelingen zijn er ook een aantal dingen waar wij niet helemaal mee akkoord gaan. Hier en daar hebben wij het gevoel dat het Parlement zich eerder in de plaats van het management zet, dan wel op de plaats waar zij zit. Specifieke toewijzingen van bepaalde dingen zijn volgens ons vanuit het Parlement niet afdwingbaar en lijken moeilijk haalbaar. Maar goed, dat mogen we er bij nemen, voor de goede zin, zullen we maar zeggen.

Er is heel veel werk gestoken in de commissie en in het rapport. Er staan heel veel goede dingen in.

Voor ons ontbreken er echter nog altijd enkele essentiële dingen. Als N-VA hebben wij van in het begin vooropgesteld dat wij absoluut willen dat de NMBS-Groep en ook de beleidsverantwoordelijken op politiek niveau zouden groeien naar een cultuur van verantwoordelijkheid.

Wij hebben gevraagd dat de verantwoordelijken kunnen worden aangeduid voor de specifieke taken die betrekking hebben op de spoorwegveiligheid. Zij die goedwillig schuld willen aanhalen in de plaats van verantwoordelijkheid zijn in feite kwaadwillig. Wij hebben het in deze niet over het vinden van een schuldige. Daar gaat het niet om. Het gaat om wie voor zichzelf de verantwoordelijkheid opneemt voor dit specifieke aspect van het spoorwegbeleid, het spoorwegveiligheidsbeleid.

Ik heb de voorzitter drie amendementen overhandigd. Die worden intussen in de zaal verdeeld. Ik vraag straks uw steun. Deze drie amendementen bevatten, ons inziens, de basisstelling die daarstraks ook al is aangehaald, namelijk het falen van het systeem. Het probeert aan de grond van het probleem een aantal zaken te veranderen. Het zijn drie amendementen: een over het personeelsbeleid, een over de verantwoordelijkheid en een over de samenstelling van de raden van bestuur.

Het eerste amendement gaat over de lichte wijziging van een artikel door er nog iets aan toe te voegen. Het gaat over artikel 2.2 in het zesde deel. Wij vragen het volgende te vervangen: "Bij de door de minister van Overheidsbedrijven aangekondigde evaluatie die lopende zou zijn en hervorming van de structuren van de NMBS-Groep moet onderzocht worden hoe NMBS en Infrabel meer vat kunnen krijgen op het HRM-beleid voor de functies binnen deze bedrijven."

Dat lijkt ons evident. Wij vroegen ons in de commissie af op welk niveau het HRM-management het best te plaatsen is. Als men vandaag nadenkt over het klaarmaken van deze organisatie voor de toekomst, ook op het vlak van de veiligheid, dan moeten alle taboes vallen. Het moet mogelijk zijn om te onderzoeken of het misschien niet beter is dat de rechtstreekse functies die verband houden met het personeelsbeleid worden uitgevoerd op bedrijfsniveau, daar waar de eigen bedrijfscultuur zich binnen de groep vandaag ontwikkelt.

Dit is een logische vraag en een logische keuze. Wij vragen niet meer dan een onderzoek. Wij hopen op uw volmondige steun voor deze kleine toevoeging. Het niet steunen hiervan is het vooropstellen van premissen bij het onderzoek dat naar een effectieve oplossing zou moeten zoeken.

Een tweede amendement dat we vandaag opnieuw indienen, gaat over de toebedeling van de specifieke bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor de veiligheid aan één persoon van elk directiecomité. Ik lees het even voor: "Binnen elk directiecomité dient één persoon te worden belast met de specifieke verantwoordelijkheid van alle aspecten van de spoorwegveiligheid en de creatie van een veiligheidscultuur". Wie denkt dat het antwoord op de vraag hoe de veiligheidscultuur in de verschillende entiteiten van de NMBS-Groep kan worden ingebracht, luidt dat dat wel organisch zal groeien, die mag nog zoveel water geven, maar toch zal dat niet gebeuren.

Wij durven de groep de aanbeveling te geven – die doet daar uiteraard mee wat hij wil – dat men één persoon gelast met de belangrijke taak van de spoorwegveiligheid. Immers, wordt die bevoegdheid gedeeld door verscheidene personen of valt ze onder de algemene verantwoordelijkheid van de ceo, dan mist men de kans om effectief een verantwoordelijkheidscultuur bij de NMBS-Groep tot stand te brengen.

Collega's, het mag duidelijk zijn, de ceo is altijd de laatste verantwoordelijke, ook wat veiligheid betreft. Als wij vandaag concluderen dat spoorwegveiligheid een van de grote prioriteiten, zo niet de grootste prioriteit is voor het spoorwegbeleid in België –, dan moet het mogelijk zijn om daar een persoon in het directiecomité verantwoordelijk voor te stellen.

Tot slot stellen wij voor met het oog op een meer rechtlijnige uitrol van spoorwegveiligheid in België. Het gaat dan specifiek over de raden van bestuur. Meer bepaald vragen wij hier een depolitisering van de raden van bestuur. Als wij de rapporten van het begin en de historische getuigenissen nog eens doornemen, dan stellen wij vast dat er op een aantal momenten – men weet niet altijd juist wanneer – beslissingen genomen werden die niet altijd op dat ogenblik bedrijfskundige beslissingen waren. Men heeft beslissingen teruggeschroefd zonder op dat ogenblik eigenlijk te beseffen wat de gevolgen daarvan zouden zijn. Het systeem dat klaar was om uit te rollen, waarvoor al heel veel betaald was en wat eigenlijk nog een fractie van het saldo zou kosten bij volledige uitrol, heeft men stopgezet en vervangen door een ander, waarvan men de uitrol pas vijf jaar later kon starten.

Dat soort zaken kan alleen maar als men werkt met mensen die klakkeloos meegaan. Daarom vragen wij met ons derde amendement met betrekking tot het rapport om in het zesde deel artikel 4, 8° aan te vullen als volgt: "Wat betreft de ondersteuning van de directiecomités op het vlak van de uitwerking van de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de spoorwegveiligheid, dient te worden onderzocht op welke wijze de raden van bestuur kunnen bevolkt worden met bestuurders die een bewezen deskundigheid hebben van de problematiek".

"A catastrophe is the failure of an organisation". Wanneer wij vandaag vaststellen dat dertig jaar lang een falend beleid ervoor heeft gezorgd dat wij geen vooruitgang hebben geboekt, moeten wij vandaag ook bereid zijn om, als wij straks overgaan tot de goedkeuring van onderhavig rapport, onze drie kleine aanbevelingen, die volgens ons superbelangrijk zijn voor de essentie van het verhaal, mee op te nemen.

Ik wil mijn betoog hier stilaan afronden en verwijzen naar de allerlaatste regel van het rapport. Die regel werd destijds in het rapport aangebracht door de N-VA en luidt dat België de ambitie moet hebben om aan de top te staan op het vlak van spoorwegveiligheid in Europa.

N-VA is ervan overtuigd dat in het rapport heel wat goede zaken zitten. Wij zijn op dit ogenblik nog niet zeker dat het voor ons voldoende is. Wij willen absoluut vermijden dat wij vandaag met de goedkeuring van het rapport een kans laten liggen om ook waar het echte probleem zit, in de structuren en de organisatie, de nodige ingrepen te doen zonder voorbevangen te zijn in het verhaal.

Wij kijken uit naar uw steun voor de drie amendementen, die wij hebben aangedragen en wij zullen ons beraden over onze definitieve stem tot de stemming over die amendementen.

14.06 Rachid Madrane (PS): Monsieur le président, chers collègues, avant de laisser Linda Musin intervenir au nom du groupe, permettez-moi d'adresser quelques remarques à mon éminent collègue Vandeput, à la fois sur le fond mais aussi sur la forme.

Sur le fond: tout parlementaire a le droit, voire le devoir, de provoquer tout débat qu'il estime utile de mener. Néanmoins, à côté de ce droit, il y a l'obligation de mener des débats aux endroits ad hoc.

J'entends ce que vous dites et je peux comprendre, politiquement, votre objectif en la matière. Par contre, j'estime que ce n'est ni l'endroit ni le moment de mener un tel débat.

J'ai jeté un bref coup d'œil sur la liste des questions à l'ordre du jour de la commission Infrastructure. C'est précisément l'endroit indiqué, cher collègue, où déposer votre demande. Je crois que M. Vandeput en est bien conscient puisque une de ses questions concernait "le lancement d'un large débat sur le passé et l'avenir de la SNCB". Ce qui prouve que M. Vandeput connaît et comprend le rôle et l'importance de nos commissions. Au fond, il ne tenait qu'à lui de faire son travail de parlementaire et d'amener sa réflexion et ses critiques en commission de l'Infrastructure.

Maintenant, permettez-moi un petit mot sur la forme. D'abord, et je pense que mes collègues partageront ce point de vue, j'estime que notre commission a bien travaillé malgré une masse de travail très importante et un timing relativement serré. Nous nous souvenons tous de ce vendredi qui s'est prolongé très tard et de ce samedi où l'après-midi nous semblait bien courte pour terminer notre rapport.

Bien sûr, dire que notre travail est loin d'être parfait ou dire que certains points sont moins développés ou insuffisamment approfondis, c'est tout à fait normal et légitime. Nous ne sommes que de simples députés et, malgré l'aide des experts – que je remercie et dont je vois certains à la tribune –, nous ne sommes pas devenus, fût-ce l'espace de cette commission, des ingénieurs ou des électromécaniciens.

Ce que j'estime inapproprié, monsieur Vandeput, ce sont vos critiques. Je prendrai juste un exemple pour illustrer l'équilibre quelque peu difficile que j'ai ressenti de votre part entre le travail et la critique.

Tout d'abord, il y a ce communiqué de presse, signé par vous-même, dans lequel vous critiquiez, entre autres, le fait qu'aucune responsabilité n'ait été dégagée suite au travail de notre commission. Résultat: après avoir dénoncé ce fait, vous avez déposé un amendement à ce sujet lors du vote en commission.

Bien qu'il n'était pas dans les missions de notre commission de se transformer en espèce de grand tribunal populaire, nous avons tous pointé une responsabilité partagée face à ce constat d'échec en matière d'équipement de notre réseau en systèmes de sécurité. À l'initiative de notre collègue Jef Van den Bergh, nous avons même été jusqu'à compléter votre amendement en ajoutant les manquements du parlement et des parlementaires. En effet, l'ensemble des auditions pointait l'absence de questions parlementaires, l'absence d'attention du parlement quant aux retards durant ces trente années et l'absence de résultat en matière de systèmes de sécurité.

Bref, nous ne voulions pas fuir ou éluder nos responsabilités. Bien au contraire, nous avons voulu reconnaître nos erreurs, nos manquements en la matière. Plutôt que de voir cet aveu de nos propres responsabilités comme étant un signal fort de notre faiblesse de parlementaires en la matière, vous avez choisi de contester et de critiquer cet ajout. Je trouve que le parcours de cet amendement résume finalement assez bien votre travail au sein de la commission spéciale. Ce qui est étonnant et dommage, c'est que vous étiez constructif lors de nos séances à huis clos.

Comme certains de mes collègues l'ont souligné dans la presse, je dis avec toute l'humilité qui s'impose qu'il est quand même gonflé d'entendre toujours les critiques de votre part alors que votre groupe politique a

remis, avec plusieurs jours de retard, des conclusions et des recommandations qui tenaient sur une page A4.

M. Vandepuut n'est plus là, j'espère que ses collègues lui répéteront. Cette commission a bien travaillé et il ne tenait qu'à vous d'enrichir encore son travail.

Monsieur le président, chers collègues, en conclusion, si on veut prendre ses responsabilités aujourd'hui, il faut voter le rapport qui nous est soumis.

Le **président**: Je félicite M. Madrane pour sa première intervention dans cette assemblée. *(Applaudissements)*

14.07 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, chers collègues, un an, voici un an déjà que survenait l'accident de Buizingen du 15 février 2010. Celui-ci faisait suite à celui de Mons quelques semaines auparavant. L'accident de Buizingen et ses trop nombreuses victimes a provoqué un réel traumatisme. Il a fallu ces accidents et, malheureusement, tous ceux qui les ont précédés pour que la sécurité ferroviaire vienne au centre des préoccupations avec son lot de questions.

Après l'accident de Pécrot en 2001, comment cela est-il encore possible? Quelles mesures ont-elles été prises pour améliorer la sécurité? Pourquoi la sécurité ferroviaire n'est-elle pas une priorité? Pourquoi la Belgique accuse-t-elle un retard en matière de sécurité ferroviaire comparativement à d'autres pays européens? Des moyens financiers ont-ils fait défaut? Ont-ils été correctement utilisés?

Dans tous les systèmes de sécurité, l'élément humain reste fondamental. Quels sont les modes d'encadrement du personnel? En 2005, la SNCB a été scindée en trois entités. Quelles sont les conséquences de cette scission? Il était urgent et indispensable de trouver une réponse à toutes ces questions. Cette fois, un tel drame ne pouvait rester sans réaction.

La commission spéciale, créée dans la foulée de l'accident, a tenté d'y voir plus clair. Les constats ont été sans appel, édifiants, alarmants. En 30 ans, la sécurité du rail n'a quasi pas évolué. La Belgique accuse du retard par rapport à ses voisins européens et, pire, n'a pas tiré toutes les leçons de ces catastrophes antérieures. Aucun système fiable et complet n'a été installé sur le réseau. Il y a eu le TBL1 dans les années 1980, le TBL2 et 3 dans les années 1990, la décision non suivie d'effets d'installer l'ETCS en 1999, la décision d'installer le système intermédiaire, le TBL1+.

Comment en est-on arrivé là? Toutes ces années ont été marquées par l'absence de décisions. Quand des décisions ont été prises, l'élaboration des plans d'investissement et des plannings a été peu réaliste et non suivie d'effets. Beaucoup d'argent a été investi dans le développement de systèmes mais trop peu dans l'installation effective des équipements.

Les ministres et dirigeants qui se sont succédé nous ont rappelé d'autres priorités. Ils ont indiqué qu'en l'absence de collision ferroviaire grave, on n'a pas attiré leur attention sur l'importance de la sécurité. Les auditions ont montré à quel point les responsabilités étaient peu claires. Combien de ministres de tutelle n'ont-ils pas déclaré que la politique de sécurité ne relevait pas de leurs compétences, mais de la gestion d'entreprise et qu'aucun signal d'alarme ne leur avait été adressé. Combien de présidents de conseils d'administration et de dirigeants n'ont-ils pas souligné que la sécurité était du ressort des ingénieurs?

La loi de 1991 rend les entreprises publiques autonomes. Cela aurait pu être une opportunité, puisqu'un contrat de gestion entre celles-ci et l'État établit les missions de service public. Mais cet outil n'a pas non plus été utilisé pour la politique de sécurité. Comme l'a mis en évidence la Cour des comptes, la sécurité ferroviaire n'y est pas apparue sous la forme d'un objectif lié aux résultats. Pire, dans le dernier contrat entre 2008 et 2012, le thème des dépassements de signaux, pourtant crucial, n'est même plus abordé.

La volonté de la SNCB de développer un système propre et ses liens privilégiés avec l'industrie belge ont largement été évoqués. C'était une pratique courante, nous a-t-on dit. Mais, si nous disposions d'une industrie si performante, pourquoi la Belgique accuse-t-elle de tels retards? Aucune réponse n'a pu être apportée.

L'intrication du secteur ferroviaire avec l'industrie nationale était courante dans d'autres pays européens, à la différence près que, dans les autres pays, on a été capable d'équiper le réseau de systèmes de sécurité

performants. Selon l'ERA, la Belgique a équipé moins de 10 % de son réseau en système d'arrêt automatique contre 60 % pour la France, 90 % pour l'Allemagne, les Pays-Bas ou l'Espagne. Il est apparu qu'en acquérant un système opérationnel sur le marché étranger, la SNCB serait parvenue à augmenter significativement le niveau de sécurité sur le terrain dès la fin des années 80 et on aurait pu ensuite anticiper les différentes évolutions technologiques.

Le secteur ferroviaire a connu d'importantes mutations. Dans le cadre de l'intégration européenne, il se structure maintenant autour de trois axes: l'ouverture des marchés, l'interopérabilité technique et l'instauration des normes de sécurité. On est passé d'un État opérateur à un État régulateur mais nos travaux ont montré que les autorités belges se sont insuffisamment préparées à ces nouvelles missions. Certaines directives ont été transposées avec du retard. L'instance de sécurité nationale, le SSICF, et l'organisme d'enquête ont été créés mais n'ont pas, d'emblée, disposé des moyens financiers et humains pour accomplir efficacement leurs tâches. Le SPF Mobilité est resté très dépendant des entreprises ferroviaires et n'a pas, non plus, pu endosser pleinement son rôle de régisseur du secteur.

Il y a 109 recommandations. Je souhaiterais, au nom du groupe MR, mettre certaines d'entre elles en évidence. Elles me semblent particulièrement significatives. Tout d'abord, l'accélération du TBL1+. C'est sans doute une des premières avancées des travaux de la commission car, dès le mois de mars 2010, un document tripartite, associant la ministre, les dirigeants du groupe et les syndicats, a annoncé un délai accéléré de couverture à 100 % en 2015.

L'engagement est clair: il est maintenant impératif que les délais annoncés soient respectés. Je pense, en toute modestie, que l'instauration de la commission a sûrement plaidé en faveur de cette accélération du plan.

Le déploiement du système d'aide à la conduite, reconnu au niveau européen, l'ETCS, est primordial. Le délai annoncé de 2030 doit être ramené à 2020 pour l'infrastructure et 2023 pour le matériel roulant. Il faut opérer au plus vite un choix entre l'ETCS1 et l'ETCS2. Grâce à la transmission de données vers les centres de contrôle et les trains, l'ETCS2 offre beaucoup d'opportunités pour la gestion du trafic. Cette option doit être particulièrement privilégiée pour les lignes à risques.

Le RER est un autre sujet de préoccupation. En ce domaine, la priorité doit également être accordée à la sécurité. Sa mise en service progressive d'ici 2016 va accroître les risques. Plusieurs liaisons viendront s'ajouter. On estime à 30 % l'augmentation de la densité du trafic ferroviaire. L'infrastructure sera étendue grâce à de nouvelles ramifications et des voies dédoublées. Du nouveau matériel sera mis en circulation. Les premières analyses de risque montrent que le risque peut doubler, voire tripler sur le réseau. Il est donc essentiel, aux yeux du MR, de donner suite à la recommandation des experts de généraliser l'ETCS2 sur les lignes RER, car le risque est trop élevé.

On peut s'étonner, et même déplorer, que le système de sécurité pour le réseau RER ne soit pas entièrement décidé à l'heure actuelle et qu'il ne sera pas intégré à la construction du RER qui est en cours. En effet, on sait que l'installation de ce dispositif, alors que le réseau sera en exploitation, compliquera les choses. Il faudra craindre des perturbations du service.

La dimension humaine est essentielle, surtout quand les dispositifs techniques de sécurité sont insuffisants. C'est pourquoi nous appuyons les nombreuses recommandations relatives aux ressources humaines, qui sont fort denses. Elles concernent le recrutement, la formation et la charge de travail. Des efforts devront être fournis pour adapter les formations aux évolutions technologiques. Il faudra privilégier l'utilisation des simulateurs et accorder une attention particulière au suivi de l'étude du Corporate Prevention Service relative à la charge de travail et au stress.

Il me semble aussi important de restaurer, au sein du Groupe SNCB, un climat social apaisé et constructif. Les partenaires de la concertation sociale doivent maintenant prendre leurs responsabilités pour relever les défis de demain. Très important pour nous est aussi le rôle d'organe faïtier de la sécurité attribué à la Safety Platform sous l'autorité du SSICF pour l'orientation, l'intégration et la coordination de la politique de sécurité ferroviaire.

Par le passé, cela a été rappelé, nous avons constaté que les plans et les délais n'étaient jamais respectés. De telles méthodes ne sont maintenant plus acceptables.

Un ensemble de mesures doivent être prises pour améliorer la culture de sécurité au sein des entreprises. Cette culture est insuffisamment développée. Je crois que la phrase prononcée par les membres de l'ERA "*A catastrophe is an accident of the organization*" a marqué bien des esprits.

Les collisions ferroviaires sont des événements structurels dont les précurseurs doivent être reconnus par le management. Actuellement, on ne peut se défaire de l'idée qu'au sein du Groupe SNCB, une collision ferroviaire est encore trop souvent considérée comme un coup de malchance. Ainsi, le Mouvement Réformateur insiste sur le fait qu'il faut inscrire les objectifs de sécurité dans le contrat de gestion comme le recommande la Cour des comptes. Nous devons responsabiliser les dirigeants. Dans le prochain contrat de gestion conclu avec les dirigeants, la sécurité doit figurer en tant que priorité absolue. Ils devront pouvoir être jugés par l'intégration d'un bonus-malus dans la partie variable de leur rémunération. C'est en cela que je me différencie et que je me dissocie de l'intervention de mon collègue de la N-VA qui souhaite désigner une personne chargée particulièrement de la sécurité. Nous pensons que c'est aux dirigeants à assumer cette responsabilité.

Le management doit ainsi mettre en place une culture de la responsabilité. Il faudra simplifier la hiérarchie, simplifier les procédures internes, instaurer une véritable culture de feedback. Un exemple très important est celui des dépassements de signaux: une procédure doit rapidement être mise en place pour le suivi des problèmes détectés en désignant un manager de ligne pour les endroits à problème. L'accent devra être porté sur la mise en place d'une culture apprenante insistant sur la compréhension de l'erreur plutôt que sur la sanction. Il faut que l'État mette aussi les moyens à disposition de l'autorité de sécurité ainsi que de l'organe d'enquête pour qu'ils puissent enfin exercer leurs missions efficacement.

Nous insistons sur le rôle du SSICF au niveau de la Safety Platform mais aussi au niveau du suivi des formations du personnel. Une plus grande collaboration avec l'organe d'enquête pour le suivi des recommandations doit aussi être développée.

Globalement, on peut dire que la commission a provoqué une prise de conscience collective de l'importance de la sécurité ferroviaire. Je dirais "enfin". Il faut s'en réjouir et le souligner. Toutefois, je tiens à formuler quelques regrets: sûrement le manque de temps pour approfondir le travail, mais il était important de remettre un rapport qui est une base de travail pour l'avenir dans le délai qui nous était imparti.

Certaines recommandations peuvent paraître générales. Il est vrai que le thème de la culture de sécurité, pourtant central et fondamental, n'a pas produit de significatifs résultats au niveau des auditions. On a bien senti une confusion dans le chef des orateurs du Groupe SNCB, mais aussi des responsables politiques, entre le concept de culture de sécurité et les aspects liés à la politique de la gestion de la sécurité.

Il sera donc essentiel d'approfondir ce thème par la suite et le contrôle parlementaire sera un aiguillon permanent à cet égard.

De nombreuses questions sur les conséquences de la scission de la SNCB en trois entreprises distinctes ont été posées. Les auditions ont montré que la collaboration pouvait être améliorée.

La proposition de donner à la Safety Platform le rôle d'organe faîtière de la sécurité sous l'autorité du SSICF constitue une première réponse pour mieux planifier et évaluer les investissements, du moins au niveau stratégique. Toutefois, sur le plan opérationnel, il est manifeste qu'une tension et même des dysfonctionnements existent entre les différentes entités du Groupe.

À l'avenir, nous ne pourrions pas faire l'économie d'un débat sur ce thème et évaluer la scission en trois entités, qui ne concerne pas uniquement la sécurité mais le service global. Et nous devons aussi, un jour, aborder le débat sur le rôle de la Holding.

Enfin, dernier regret: l'attitude du Groupe SNCB au début des travaux. Nous avons en face de nous des dirigeants pas suffisamment réceptifs aux premiers constats et recommandations formulés par les experts. Ils ne semblaient pas conscients des enjeux. Malgré tout, je dois dire que la dernière audition à huis clos sur les projets d'investissement et leur ouverture à l'égard du thème de la culture de sécurité laisse augurer une meilleure collaboration.

Le groupe MR approuvera donc le rapport et les recommandations.

Ce rapport ne conclut pas nos travaux; il doit être considéré comme une étape d'un processus qui s'est mis en place. Les missions de la commission se poursuivent, car elle est chargée du suivi des recommandations. Nous attendons avec impatience le *masterplan* en septembre, l'étude approfondie sur les dépassements de signaux et le rapport de l'autorité de sécurité.

Les responsables du Groupe SNCB, ainsi que les responsables du secteur, administration, autorité, seront régulièrement invités pour évaluer l'état d'avancement des recommandations.

Je formule le vœu que cet accident soit à l'origine d'importantes réformes pour la sécurité ferroviaire dans notre pays. J'ose croire et dire qu'il y aura un "avant" et un "après" Buizingen; que nos travaux, notre rapport, nos recommandations seront l'amorce d'une nouvelle gestion efficace et efficiente du rail belge.

2010 restera une année noire pour le rail, à cause du drame de Buizingen, sûrement. Mais aussi à cause d'autres maux dont souffre le chemin de fer: moins d'un train sur deux arrive à l'heure et le taux de ponctualité est le plus bas depuis 13 ans. Le service de médiation a enregistré une augmentation des plaintes d'environ 35 % par rapport à 2009: ponctualité erratique, correspondances manquées, voitures bondées, trains supprimés, informations insuffisantes voire fantaisistes. La liste des griefs est longue.

En mémoire des victimes, pour lesquelles on peut déplorer le manque de soutien moral et financier de la part du Groupe SNCB, pour tous les usagers du rail présents et à venir, il faut rompre avec les pratiques du passé. La Belgique doit faire preuve maintenant de plus d'ambition et figurer dans le top européen. Le flop n'est plus permis. Je vous remercie.

14.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de NMBS vervoert elke dag meer dan een half miljoen reizigers. Haar klanten verwachten dat de trein stipt rijdt, voldoende comfort biedt en dat hen correcte en snelle informatie wordt verstrekt. Op al die vlakken schiet de NMBS nog dikwijls te kort en deze thema's zijn onderwerp van talloze debatten, ook in dit Huis.

Weinigen vroegen zich tot bijna een jaar geleden af of de trein ook wel een veilig vervoermiddel was. Als men de reizigers zou vragen wat hun prioriteiten zijn voor het spoorvervoer, zullen er weinig of geen antwoorden zijn met veiligheid als topprioriteit nummer 1. Niet omdat veiligheid niet belangrijk zou zijn. De reizigers gaan er nu eenmaal van uit dat de trein een veilig vervoermiddel is. Het wordt als een evidentie beschouwd.

Het dramatische ongeval in Buizingen, bijna een jaar geleden, heeft ons op een brutale wijze met de neus op de feiten gedrukt. 19 mensen lieten het leven, meer dan 170 reizigers raakten gewond. Sommigen onder hen werden verminkt voor het leven. De trein is geen absolute garantie voor een veilige verplaatsing.

De afgelopen weken titelden sommige kranten in grote letters dat de commissie tot de bevinding was gekomen dat niemand schuldig zou zijn aan het ongeval. Zo titelde *Het Nieuwsblad*: "18 doden en niemand schuldig." Mijnheer de voorzitter, collega's, ik was gechoqueerd. Men suggereerde een soort van doofpotoperatie. Een stempel die deze bijzondere commissie absoluut niet kan tolereren. Nog choquerender werd het toen bleek dat bepaalde partijen dat discours gewoon overnamen, hoewel ze na uren lange zittingen van de commissie beter hadden moeten weten.

Over de specifieke oorzaken van het ongeval van Buizingen mag de commissie zich niet uitspreken. Het gerechtelijk onderzoek loopt en zal de verantwoordelijkheden, of zo u wilt de schuldigen, aanduiden. Dat is de rol van Justitie.

Wat wel de opdracht was van de bijzondere commissie, was te onderzoeken hoe 30 jaar na het spoorwegongeval in Aalter en tien jaar na de ramp in Pécrot er nog een ongeval van dergelijke omvang had kunnen gebeuren, of de nodige maatregelen werden genomen om dergelijke ongevallen te voorkomen, en vooral of uit de tekortkomingen lessen werden getrokken voor de toekomst. Naar mijn aanvoelen, maar ik zeg dit met enige schroom, kunnen we de slachtoffers van het drama in Buizingen het meeste eer betonen door onze verantwoordelijkheid op te nemen voor de toekomst en door al het mogelijke te doen om ervoor te zorgen dat zoiets niet meer kan gebeuren.

Alle verantwoordelijken op alle niveaus sinds 1982 tot op vandaag zijn gehoord. Alle bevoegde ministers, alle gedelegeerd bestuurders en alle voorzitters van de raden van bestuur over een periode van 30 jaar werden ondervraagd.

Er werd studiewerk gedaan en er werden rapporten opgevraagd. We kregen lessen in beveiligingssystemen en veiligheidscultuur. Geen enkel taboe werd uit de weg gegaan.

Ik kan mij dan ook niet verzoenen met de sfeerschepping van sommigen als zou deze commissie een schaamlapje zijn geweest om verantwoordelijkheden toe te dekken. Integendeel, ver weg van de partijpolitieke spelletjes heeft de commissie bikkelharte conclusies getrokken.

Vooraf heeft ze meer dan 100 aanbevelingen geformuleerd, geen vrijblijvende aanbevelingen, maar een sterke basis voor een verhoogde spoorwegveiligheid in de komende jaren.

Mijnheer de voorzitter, collega's, voor een verhoogde spoorwegveiligheid moet iedereen zijn deel van de verantwoordelijkheid dragen: de NMBS-Groep en de andere spoorwegoperatoren, de toezichthoudende overheid, zowel in ons land als op Europees niveau, de regering en in het bijzonder de bevoegde ministers voor Overheidsbedrijven en Mobiliteit, en vanuit haar controlerende opdracht ook het Parlement.

Laat mij beginnen met de duidelijke verantwoordelijkheid van Infrabel en de spoorwegoperatoren.

In het regelgevend kader van de Europese richtlijnen en de Belgische wetgeving ligt de verantwoordelijkheid voor de veilige werking van het spoorwegsysteem en de beheersing van de risico's van spoorwegverkeer duidelijk en in zijn geheel bij de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Dat staat zo heel letterlijk in de wet. De stelling dat geen verantwoordelijken zouden kunnen worden aangeduid, zoals sommigen beweren, is dan ook expliciet in tegenspraak met de wet.

Door deze wet zijn de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen verplicht om via een toereikend veiligheidsbeheerssysteem de noodzakelijke beheersmaatregelen uit te voeren en de veiligheidsvoorschriften toe te passen.

We moeten vaststellen dat de NMBS er tot op vandaag niet in geslaagd is om ons spoorwegnet uit te rusten met een automatisch stopsysteem. De meeste spoornetten in onze buurlanden werden wel uitgerust met een dergelijk stopsysteem, een systeem dat verhindert dat een trein rustig verder kan rijden nadat hij een rood sein voorbij is gereden, zeg maar door het rood is gereden.

In Nederland, Frankrijk en Duitsland waren het precies grote spoorwegongevallen die tot een volledige uitrusting van hun netten hebben geleid. In België werden wel aanzetten gegeven, maar dat leidde alleen tot voortijdig stopgezette initiatieven. Dat is een pijnlijke en harde vaststelling.

De dramatische ongevallen in Aalter en Pécrot hebben niet tot een verhoging van de spoorwegveiligheid geleid.

Gebeurde er dan niets? Toch wel, maar het leidde niet tot het gewenste resultaat.

Zo werd er na Aalter beslist om over te gaan tot de invoering van het veiligheidssysteem TBL1. Het werd ontwikkeld, getest en men startte met de installatie, maar de overheidssaneringen van de jaren '80 leidden tot de beslissing om dit project te evalueren, de realisatie ervan te spreiden in de tijd, zeg maar af te remmen. Uiteindelijk werd TBL1 op nauwelijks 13 % van de sporen en 6 % van de treinen geïnstalleerd.

Na Pécrot besliste men dan weer tot de versnelde installatie van het Europese interoperabele ERTMS, wat zowel moest zorgen voor een performant stopsysteem met permanente snelheidsbewaking (ETCS) als voor betere communicatie. Uiteindelijk werd enkel het onderdeel GSM-R gerealiseerd, het deel communicatie.

Zowel na Aalter als na Pécrot werd er dus een beslissing genomen die achteraf niet of onvoldoende werd uitgevoerd omdat de opgestelde plannings niet realistisch waren, omdat de techniek nog niet op punt stond, omdat de noodzaak minder werd aangevoeld naarmate het ongeval meer uit de aandacht verdween, omdat er andere prioriteiten naar voren kwamen. Men vertrok iedere keer wel met goede intenties maar in de praktijk gebeurde er te weinig. In plaats van een volledige uitrusting met een operationeel systeem meende men nog altijd iets beters te kunnen ontwikkelen. Bovendien was de keuze voor het Europese ETCS-systeem ruim 10 jaar geleden te optimistisch, te voluntaristisch. Deze lessen indachtig is het essentieel dat wij nu van de NMBS en van Infrabel realistische houdbare maar ambitieuze plannen vragen,

en de uitvoering daarvan ook van nabij opvolgen.

Maar, collega's, spoorwegveiligheid handelt niet enkel over technische hulpsystemen als TBL of ETCS. Zij draait ook vooral om mensen, om personeel dat dag in dag uit voor een veilige dienstverlening probeert te zorgen. Wij weten dat elke spoorman en elke spoorvrouw, van laag tot hoog, veiligheid hoog in het vaandel draagt. Wij weten dat veiligheid ingebakken zit in elke cheminot. Maar evengoed moeten wij vaststellen dat de logge hiërarchische structuur van de NMBS-ondernemingen het dikwijls moeilijk maakt dit te vertalen in de praktijk. Het meest frappante voorbeeld daarvan is het feit dat de melding door een attente treinbestuurder van een slecht geplaatst sein of van een slecht zichtbaar sein pas na 2 jaar uitmondt in de verplaatsing van dat sein. Dit is maar één voorbeeld, maar het getuigt niet echt van een hoog niveau van veiligheidscultuur.

Op het vlak van het personeelsbeleid zijn er heel wat vragen inzake een verbetering van de arbeidsomstandigheden, de opleiding, de aanwervingen. Wij denken hierbij aan een vereenvoudiging van de reglementering voor machinisten, het permanent monitoren van de treinbestuurders door een team van coaches, de aanwerving van knelpuntberoepen strikter opvolgen. Wij denken aan realistische reeksen voor de bestuurders, het beter implementeren van de bevindingen van de comités voor preventie en bescherming op het werk enzovoort.

Ook de splitsing van de spoorwegmaatschappij in drie entiteiten heeft het veiligheidsbeheer er niet gemakkelijker op gemaakt. Iedere poot heeft zijn eigen identiteit moeten zoeken. Dit heeft er niet toe geleid dat er altijd efficiënt wordt samengewerkt.

Niet alleen de spoorwegondernemingen, ook de toezichthoudende overheid is verantwoordelijk. De veiligheidsrichtlijn 2004/49 van de Europese Commissie heeft ieder land de opdracht gegeven een veiligheidsinstantie en een onderzoeksorgaan op te richten. Deze organen zijn belangrijk en zullen in de toekomst nog belangrijker moeten worden, omdat zij een onafhankelijk toezicht op de veiligheid en onafhankelijke onderzoeken moeten garanderen.

Jammer genoeg is het opzetten van deze instanties met heel wat kinderziektes gepaard gegaan. De richtlijn werd in de wet van 19 december 2006 onvolledig omgezet, waardoor de DVIS, de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan hun werk niet naar behoren konden uitoefenen. Onvoldoende personeel, te weinig middelen, een gebrek aan knowhow, onvoldoende onafhankelijkheid van de historische spoorweggroep en een manke samenwerking met bedoelde NMBS-Groep maakten dat de toezichthoudende taken door de veiligheidsinstantie onvoldoende werden vervuld.

Omdat de wet van 19 december 2006 in de mogelijkheid voor de NMBS-Holding bleef voorzien om het onderzoek naar ernstige en andere ongevallen uit te voeren, heeft het onderzoeksorgaan vóór 2010 nog geen enkel onafhankelijk onderzoek uitgevoerd. Recente aanpassingen aan de wet geven het onderzoeksorgaan de volheid van bevoegdheid en moeten een grotere onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie garanderen. De uitvoering van de genoemde aanpassingen zullen wij van nabij moeten opvolgen.

Ook de regering heeft haar verantwoordelijkheden. De verschillende regeringen hadden de taak om op de realisaties van het overheidsbedrijf op het vlak van de spoorwegveiligheid toe te kijken. Tijdens de gelukkig lange, ongevalvrije periode lag de focus inzake spoorwegveiligheid op een ander vlak. Gezien het grote aantal ongevallen aan overwegen en de hoge cijfers inzake zelfdodingen, hebben de diverse regeringen op bepaalde momenten voornoemde problemen prioritaire aandacht gegeven.

Zulks is niet helemaal onlogisch, gezien het grote aantal slachtoffers dat door voormelde oorzaken op onze spoorwegen te betreuren valt. Het gaat om samen meer dan honderd slachtoffers per jaar, waarvan een twintigtal slachtoffers aan de overwegen. Laat het echter duidelijk zijn dat de aandacht voor dergelijke ongevallen niet ten koste had mogen gaan van de spoorwegveiligheid, zoals ze door de bijzondere commissie wordt beschreven.

Bovendien moeten wij vaststellen dat, behalve op momenten van grote ongevallen, met name de rampen van Aalter en Pécrot, de meeste politieke aandacht naar dienstverlening en stiptheid uitging. Ook hier werd veiligheid misschien wel te veel als een evidentie beschouwd.

Ter zake draagt ook het Parlement zijn verantwoordelijkheid. Wij moeten durven toegeven dat het Parlement

de desbetreffende controletaak onvoldoende heeft uitgeoefend. De aandacht voor onderwerpen zoals het voorkomen van seinvoorbijrijdingen of de uitrol van veiligheidssystemen is ondermaats geweest. Eigenlijk is het vandaag bijna niet te geloven dat een zoektocht in de stukken naar parlementaire debatten na de ramp in Pécrot nauwelijks enkele bladzijden tekst oplevert. Er zijn dus vele verantwoordelijken, zowel in het verleden als vandaag.

Mijnheer de voorzitter, collega's, wij hebben daarover nu genoeg gepraat. Behalve het zoeken naar de verantwoordelijken, heeft het immers veel meer energie en inzet gevraagd om tot de kern van de zaak door te dringen, om concrete pijnpunten bloot te leggen en oplossingen aan te reiken. De toekomst zal uitwijzen dat bedoeld werk veel essentiëler is geweest. Ook op voornoemd vlak heeft de commissie haar opdracht vervuld.

In een complex en technisch verhaal heeft zij duidelijke conclusies en aanbevelingen geformuleerd die een belangrijke bijdrage zijn voor de uitbouw van een veiliger treinverkeer. Meer dan honderd concrete aanbevelingen moeten vier grote doelen dienen.

In de eerste plaats is het van cruciaal belang dat versnelde uitrol van het automatische stopsysteem TBL1+ binnen de vooropgezette timing wordt uitgevoerd. TBL1+ is weliswaar niet het allerbeste veiligheidssysteem, maar het is de enige manier om snel tot een verhoging van de spoorwegveiligheid te komen zonder al te veel investeringen te doen die in een later stadium niet meer nuttig zouden zijn.

Uit het verleden moet immers een belangrijke les worden getrokken. Het is essentieel om, eens een keuze gemaakt is, daaraan vervolgens ook vast te houden. Het is ook beter met een voorzichtige maar realistische planning te werken die gerespecteerd wordt, dan in de waan van de dag een fantastisch maar onrealistisch plan voorop te stellen. Het gaat niet op om elke keer als er een beter product op de markt komt, het oorspronkelijke plan stop te zetten en terug van vooraf aan te beginnen, want zo geraakt men er natuurlijk nooit uit.

In dit licht is het belangrijk om nu vast te houden aan de installatie van TBL1+ op ons volledige spoorwegnet. De uitrol hiervan is in 2009 begonnen en werd nog versneld naar aanleiding van het spijtige spoorwegongeval in Buizingen en onder druk van de bijzondere commissie. Het is dan ook verheugend vast te stellen dat zowel de NMBS als Infrabel er in 2010 effectief in geslaagd zijn om de aangekondigde versnelling ook te realiseren op het terrein. Dit moet nu volgehouden worden. Alleen op die manier kan op een snelle manier het veiligheidsniveau verhoogd worden.

Daarnaast moet het interoperabele en doeltreffender Europees ERTMS-systeem zo snel mogelijk worden geïnstalleerd met een horizon van 2020 voor de infrastructuur van de grote binnenlandse lijnen en 2023 voor het rollend materieel. Dat lijkt misschien nog een eeuwigheid maar degenen die kennis hebben gemaakt met de technische aspecten en de complexiteit beseffen dat dit een huzarenstukje zal betekenen.

Bovendien zal dit ofwel extra middelen van de volgende regeringen vergen ofwel zal men moeten snoeien in andere investeringsprojecten. De kostprijs is immers aanzienlijk. Daarvan moeten wij ons allemaal goed bewust zijn.

Daarenboven mogen wij ook hier niet in de val trappen van een te eenzijdige focus op het technische aspect. Technologie is een essentieel onderdeel van de spoorwegveiligheid, maar deze technologie kan pas kwaliteitsvol worden ingezet in het kader van een integraal en geïntegreerd veiligheidsbeleid, een lerende bedrijfscultuur en een goed uitgebouwd HRM-beleid.

Daarom is er, in de tweede plaats, meer aandacht nodig voor de aanwerving, de opleiding en de werklust van het personeel. Men moet meer inspanningen leveren om mensen aan te werven voor jobs, voor technische profielen die nu niet ingevuld geraken.

Samenwerking met andere bedrijven en regionale diensten kan hiertoe bijdragen. Wij moeten ook meer durven openstaan voor mensen die ervaring hebben opgedaan in andere bedrijven en sectoren, door een erkenning van de elders verworven competenties bijvoorbeeld. Jonge bestuurders moeten tijdens de eerste jaren van hun loopbaan meer begeleid worden door ervaren bestuurders. De reglementering voor treinbestuurders moet dringend vereenvoudigd worden.

Ten derde, er moet ook werk worden gemaakt van een geïntegreerde en integrale veiligheidscultuur binnen

de NMBS-Groep. Niet alleen de cultuur binnen de entiteiten, maar ook de structuur van de hele groep, zoals die vandaag bestaat, moet opnieuw geëvalueerd worden. Het is immers duidelijk dat het op het vlak van de samenwerking nog veel beter kan. De evaluatie van de structuren moet leiden tot een bijsturing binnen het kader dat door Europa werd uitgetekend.

Ten vierde, de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan moeten hun rol ten volle kunnen waarmaken. Er werden ondertussen extra middelen vrijgemaakt. Het zal nu zaak zijn om verder onafhankelijk en bekwaam personeel aan te trekken om de taken van deze organen adequaat te kunnen uitvoeren. Wij willen het veiligheidsoverleg tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegoperatoren, dat vandaag via het safetyplatform door Infrabel wordt georganiseerd, ook in handen leggen van deze veiligheidsinstantie.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik ben ervan overtuigd dat wij vandaag een stevig rapport kunnen voorleggen. Dit dankzij de constructieve sfeer waarin er werd gewerkt, zowel tijdens de eerste als tijdens de tweede periode. Ik wil alle collega's van de twee commissies hiervoor danken. Het was een intense maar boeiende en constructieve manier van aan politiek doen. Dit werk toont toch aan dat wij, ook in deze moeilijke tijden, wel nog tot resultaten kunnen komen over partijgrenzen en taalgrenzen heen. Laat het een klein lichtpuntje zijn.

Toch moet er mij iets van het hart. Ik vind het echt betreurenswaardig dat de grootste fractie in dit halfroond ervoor gekozen heeft om het rapport en de motie niet mee te stemmen. Dat heeft mij echt teleurgesteld. Tot en met het conclaaf tijdens het laatste weekend van januari hebben wij heel constructief kunnen samenwerken en werd er rekening gehouden met de input van iedereen, hoe groot of hoe bescheiden ook.

Wij waren vorige week al verrast dat er een ommezwaai kwam met een persbericht op zondag en een aantal nieuwe amendementen vorige week woensdag in de commissie. Die amendementen spelen veeleer in op de clichématige vooroordelen die er bestaan over de NMBS, dan op de kern van de zaak. Ondanks dat heeft de meerderheid in de commissie deze amendementen constructief benaderd. Ik geloof zelfs dat er vier van de zes amendementen werden aangenomen.

Toch stemde u niet mee in de eindstemming. Misschien scoort u daarmee goed in de media. Een afwijkende stem verkoopt altijd goed. Maar de politiek in het algemeen en de spoorwegveiligheid in het bijzonder, bewijst u daar geen dienst mee.

Ook over uw partij bestaan er een aantal clichématige vooroordelen. Persoonlijk heb ik aan clichés een hekel. Ik kan echter alleen maar vaststellen dat de clichés, tenminste in onderhavig dossier, bevestigd worden: het is nooit genoeg.

En ja, u was niet de enige. Er is nog een partij, die het rapport niet mee heeft goedgekeurd. Echter, een partij die voorstelt om vandaag te stoppen met de installatie van TBL1+, wat krankzinnig zou zijn gelet op de snellere verbetering van de spoorwegveiligheid, verdient het niet om verder woorden aan vuil te maken.

14.09 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil even onderbreken, vermits wij geviseerd worden. Wanneer de heer Van den Bergh vandaag beweert dat wij een ommezwaai gemaakt hebben, dan moet ik hem ongelijk geven.

Wij hebben van het eerste tot het laatste moment, toen we begonnen zijn aan de aanbevelingen, gezegd dat het voor ons primordiaal is om een structuur tot stand te brengen waarin een cultuur van verantwoordelijkheid mogelijk is. Wij hebben daartoe amendementen ingediend in het weekend in het conclaaf dat we samen hebben gehad. Op dat conclaaf is formeel meegedeeld dat wij tijd hadden tot vorige week woensdag om alsnog door amendementen wijzigingen aan te brengen aan de teksten. Woensdag werd ons ineens gevraagd wat wij nog kwamen doen met onze amendementen.

Wij hadden maar één vraag, een heel logische en gerede vraag, namelijk dat er in het rapport concreet rekening zou worden gehouden met hetgeen wij wilden: de creatie van een cultuur van verantwoordelijkheid bij de NMBS-Groep voor een betere veiligheid van de spoorwegen. Dat zien wij echter niet in het rapport staan. Daarom blijven wij tot het einde toe vechten om het rapport tot een hoger niveau te tillen, zodanig dat wij het straks wél mee kunnen goedkeuren. In die zin kijk ik dan ook graag uit naar uw stemming over onze amendementen, straks.

14.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer Van den Bergh, u noemt het voorstel dat wij in de commissie en in de

plenaire vergadering naar voren brengen, krankzinnig. U bent echter niet heel eerlijk, want u haalt niet ons volledige voorstel aan. Wij pleiten niet alleen voor de stopzetting van TBL1+, maar wij pleiten nu al voor de implementatie van ETCS. Dat is iets heel anders. U stelt hier vandaag voor om de weg van TBL1+ verder te bewandelen. Dat is een beetje hetzelfde als na de treinramp van 1982 voor te stellen dat we overal een seinwachter zouden zetten met een petroleumlampje. Wat u nu voorstelt, is totaal onrealistisch en is zeker niet correct.

14.11 Jean Marie Dedecker (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik was eerst niet van plan om het woord te vragen. Ik heb namelijk zelf de debatten niet gevolgd in de commissie. Door de grootte van mijn partij is het, zoals u weet, ontzettend moeilijk om daar tijd voor te maken. In de vorige legislatuur heeft een lid van LDD, Paul Vanhie, echter wel die commissie gevolgd.

Ik neem het woord omdat u het voor de derde of vierde keer in uw betoog hebt over verantwoordelijkheid, over de koe niet bij de horens te vatten en de namen te noemen zoals ze zijn.

Ik zal een opmerking maken.

De NMBS is een miljardenbusiness van de belastingbetaler. Elke structuur in de NMBS is gepolitiseerd. De raad van bestuur is gepolitiseerd en bestaat helemaal uit vrienden van de politieke partijen die daar zitpenningen opstrijken in naam van de politieke controle. Er gebeurt niets. Dat is geen cliché. Dat is de waarheid.

Dat is ook het geval voor de vakbonden. Dat is de waarheid. De heer Schouppe, vandaag staatssecretaris voor Mobiliteit, is jarenlang ceo geweest en neemt geen enkele verantwoordelijkheid. De heer Schouppe heeft anderhalf miljard euro aan ABX weggegeven. Ik neem het dan ook niet dat men vandaag zegt dat er geld te kort was voor de veiligheid. U moet stoppen met het te hebben over kritiek en clichés.

Topministers, toppolitici, die hier vandaag zitten, van di Rupo tot De Croo en Vande Lanotte, hebben allemaal de NMBS geleid. Vandaag wordt er gewoon gezegd dat het een collectieve verantwoordelijkheid is, ook van het Parlement. Ik voel mij als parlamentslid niet verantwoordelijk.

Al die politieke vriendjes die tot op vandaag in de raden van bestuur en de directiecomités op heel hoog niveau benoemd zijn en vetbetaald worden, zijn de verantwoordelijken voor het wanbeleid dat al jaren wordt gevoerd bij de NMBS.

14.12 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, als u mij toelaat, wil ik even wat objectiviteit brengen in hetgeen ik net hoorde.

Wat de werkzaamheden betreft, wij hebben voor het kerstreces gevraagd om conclusies en aanbevelingen in te dienen. De vrijdag na het kerstreces hebben wij de inbreng van alle politieke fracties verzameld. De inbreng van de ene fractie was groter dan de andere.

Op basis van de inbreng van de conclusies en aanbevelingen van alle fracties en van de experts hebben de rapporteurs een samenvatting gemaakt en rondgestuurd naar alle commissieleden. Iedereen heeft heel veel tijd gehad om alles te bekijken.

Dan zijn wij gedurende twee dagen in conclaaf gegaan, waar wij in alle oprechtheid de meeste van de amendementen hebben proberen te aanvaarden en een consensus hebben proberen te zoeken rond elk amendement.

Zelfs in de commissievergadering en zelfs vandaag in deze plenaire vergadering heeft elk parlamentslid het recht om amendementen in te dienen. Mijnheer Vandeput, ik heb dat ook tegen u gezegd. Zelfs tijdens de commissievergadering hebben wij pogingen ondernomen om de verschillende amendementen te integreren in de tekst.

Ik respecteer uw houding. Ik heb u dat ook meermaals zelf gezegd. Ik stel vast dat deze commissie heel hard heeft gewerkt en heeft geprobeerd om in een heel transparante sfeer de verzuchtingen van elke politieke fractie in het rapport te krijgen, wat trouwens heeft gezorgd voor het hoge aantal conclusies en aanbevelingen.

14.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de sprekers, en dan vooral de laatste, vervallen in de clichématige benadering. (*Consternatie*)

Ik bedoel uiteraard de uiteenzetting van de heer Dedecker die bij uitstek vervalt in clichés. Wij hebben met die werkzaamheden de clichés kunnen overstijgen, zoals de voorzitter van de commissie heeft gezegd. Wij zijn verder gegaan. Op termijn zal het tot de beste resultaten leiden, namelijk tot een veiliger spoorwegnet in ons land.

Mijnheer Vandeput, ik begrijp u wel. U hebt de amendementen die het vorige week niet hebben gehaald opnieuw ingediend. De inhoudelijke discussie hebben we vorige week al gevoerd. Naar mijn mening is dat ook niet de taak van het Parlement. U wees op een aantal aanbevelingen die niet tot de taken van het Parlement zouden behoren. Ik denk ook dat het niet de taak van het Parlement is om een directiecomité samen te stellen, om maar iets te noemen.

14.14 Jean Marie Dedecker (LDD): Dat is inderdaad niet de taak van het Parlement. U ontkent de warmte van de zon als u ontkent dat het directiecomité is samengesteld door politieke partijen via hand- en spandiensten. Moet ik namen noemen van kabinetchefs die in die richting zijn opgeschoven? Dat zijn geen clichés! Dat is realiteit! U ontkent dat voortdurend. U steekt de schuld op het Parlement. Het is niet de schuld van het Parlement. Het is de macht van de grote partijen die in elk directiecomité hun eigen vriendjes steken. Dat is de realiteit. Dat is geen cliché.

14.15 Steven Vandeput (N-VA): Ten eerste, het is waar dat men niet enkel en alleen omwille van zijn technische capaciteiten in een directiecomité van een van de entiteiten van de Groep terecht komt.

Ten tweede, u heeft gelijk dat het punten zijn van het managementniveau. Als wij als overheid van spoorwegveiligheid een prioriteit maken en als wij later beheerscontracten met de verschillende entiteiten opstellen, dan mag daar gerust een zinnetje instaan dat er iemand verantwoordelijk is voor het spoorwegveiligheidsbeleid.

14.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer Vandeput, mijn punt ging vooral over de manier waarop alles is verlopen. Ik denk dat de besprekingen in een constructieve sfeer zijn verlopen. Ik begrijp dat u strijdt voor bepaalde punten. Ik denk trouwens dat die ideeën op een of andere manier wel in de tekst zijn verrat, maar misschien niet zo expliciet als u wil. Daarom betreur ik het net zo erg dat u er toch voor heeft gekozen om de voorliggende tekst niet mee goed te keuren.

Voor mij geldt het uitgangspunt dat de politiek de kunst van het hoogst haalbare is. Voor u lijkt *the sky the limit* te zijn. Dat doet mij een beetje aan Icarus denken.

14.17 Ben Weyts (N-VA): *The sky is the limit*, zegt u, maar is dit *the sky*? Wij hebben drie amendementen.

14.18 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij hebben die amendementen beargumenteerd.

14.19 Ben Weyts (N-VA): Wij vragen drie zaken. Wij vragen dat onderzocht zou worden op welk niveau het HRM het best te plaatsen is. Wij vragen dat in de NMBS iemand belast wordt met de specifieke verantwoordelijkheid van alle aspecten van spoorwegveiligheid. Wij vragen dat de raden van bestuur zouden worden bevolkt met bestuurders die een bewezen deskundigheid van de problematiek hebben.

Is dat *the sky is the limit*? Is dat vergaand? Wat hebt u daartegen? Wat kunt u daartegen hebben? Wij willen verantwoordelijkheid nemen om de zaken te veranderen.

14.20 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij hebben die discussie in het lang en het breed in de commissie gevoerd. Ik heb u daar nooit gezien. U zou beter eerst de volledige tekst lezen, alvorens zo te reageren.

14.21 Ben Weyts (N-VA): (...)

14.22 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb over de inhoud van het amendement aan de heer Vandeput geantwoord. Hij kent de zaken toch iets beter dan u, neem ik aan.

Ik rond af, mijnheer de voorzitter.

De reizigers gaan ervan uit dat de trein een veilig vervoersmiddel is en ze hebben gelijk, maar we mogen dat nooit meer als een evidentie beschouwen. We zullen dat moet waarmaken op alle mogelijke niveaus en met alle mogelijke verantwoordelijken.

Met onderhavig lijvig document heeft het Parlement zijn verantwoordelijkheid willen nemen en vraagt het aan de andere betrokken actoren om hetzelfde te doen.

Dit eindverslag is geen hoopje papier, dat morgen in de kast verdwijnt om stof te vergaren. Het is een document dat een leidraad moet vormen om de evolutie van de spoorwegveiligheid te sturen en op te volgen. Het rapport is daarom geen eindpunt, maar het zal worden gebruikt als een instrument om de veiligheid te verbeteren.

Het Parlement gaat hier vandaag dan ook een engagement aan. Het zal de komende maanden en jaren de uitvoering van het rapport systematisch opvolgen om op die manier voor het eerst in 30 jaar de aandacht niet te laten verslappen, naarmate een spoorwegramp verder achter ons ligt.

Dat is veel belangrijker dan bepaalde clichés.

Mijnheer de voorzitter, het engagement heeft een belangrijke betekenis voor de manier waarop wij onze parlementaire werkzaamheden uitvoeren. Al te vaak nog worden maatregelen gelanceerd en voorstellen goedgekeurd met de beste bedoelingen, maar laat de opvolging veel te wensen over.

Aan politiek doen, is nog te dikwijls reageren, *kurieren am Symptom*, en te weinig vooruitzien, plannen, uitvoeren en opvolgen. Laten we die les trekken uit het dramatische ongeval van Buizingen. Laten wij ten minste deze eer betonen aan de slachtoffers, dat wij de veiligheidsdoelstellingen zoals ze in het rapport worden verwoord, nooit meer loslaten.

Vanochtend was ik aanwezig bij de lancering van de nieuwe verkeersveiligheids campagne van het BIVV. Onder de noemer Go for Zero wil het BIVV alle verkeersdeelnemers hun verantwoordelijkheid laten nemen om het aantal slachtoffers te doen evolueren richting nul. Dat is ook nodig wanneer men weet dat er elk jaar dubbel zoveel doden vallen op onze wegen dan in 175 jaar spoorweggeschiedenis.

Met het voorliggende rapport geeft het Parlement een sterk signaal, Go for Zero slachtoffers op onze spoorwegen. Ik wil alle collega's oproepen om even ambitieus te zijn voor de verkeersveiligheid op onze wegen. Meer dan 900 verkeersslachtoffers op onze wegen, ook dat mogen wij niet aanvaarden, nooit.

Le **président**: Chers collègues, je vous propose d'interrompre nos travaux pour une vingtaine de minutes.

Nous entendrons ensuite M. Balcaen, Mme Somers, Mme Musin, M. Veys, M. Bastin, M. Van Hecke, M. Geerts et Mme Vervotte.

La séance est levée à 18.27 heures.

De vergadering wordt gesloten om 18.27 uur.

La séance est levée. Prochaine séance le jeudi 10 février 2011 à 18.50 heures.

De vergadering wordt gesloten. Volgende vergadering donderdag 10 februari 2011 om 18.50 uur.

Ce compte rendu n'a pas d'annexe.

Dit verslag heeft geen bijlage.