

EEN NIEUWE NMBS (I)

De wet van 21 maart 1991 heeft vele regels grondig gewijzigd die de basis vormen van de taken en de werking van de NMBS en van drie andere overheidsbedrijven uit de communicatiesector : de Post, Belgacom (vroeger RTT) en de NMLW (Nationale Maatschappij der Luchtwezen, vroeger RLW). De fundamentele bedoeling van de wet is die bedrijven een grotere autonomie te geven, zodat ze hun concurrentievermogen en hun efficiëntie kunnen vergroten, onder andere voor de uitvoering van hun taken van openbare dienst.

We behandelen hier de voornaamste wijzigingen die de wet invoert. Eerst bespreken we de gemeenschappelijke voorschriften voor de vier bedrijven – die dus ook voor de NMBS gelden – en later voor onze Maatschappij alleen.

EEN LEEFKLIMAAT IN VOLLE ONTWIKKELING

Ons maatschappelijk leven maakt al vele jaren een sterke evolutie mee. Vaak moeten de vier bedrijven waarop de wet van toepassing is, hun activiteiten uitoefenen in een wereld van steeds fellere concurrentie. De voorbeelden zijn legio, onder andere bij het vervoer : de spoormannen en -vrouwen moeten voortdurend rekening houden met het belang van het wegvervoer, zowel voor het reizigersverkeer als voor het vervoer van goederen in wagenladingen of als stukgoed.

De evolutie tekent zich ook af op technisch vlak; een almaar ruimer gamma van nieuwe of volledig gemoderniseerde diensten wordt beschikbaar, waardoor de klassieke organisaties dikwijls onaangepast blijken te zijn.

Bovendien wordt de komst van de «Eenheidsmarkt», eind 1992, voorbereid door een aantal richtlijnen van de Europese Gemeenschap. Ook daar zal de concurrentie sterk toenemen en zullen de overheidsbedrijven verplicht zijn om zich aan te passen aan een toenemende mededinging met andere nationale of internationale maatschappijen.

Het was dus noodzakelijk om de activiteiten, de werking en de mogelijkheden van de betrokken overheidsbedrijven te herdefiniëren. Daarom kwam er een hervorming. Die moet niet alleen het concurrentievermogen van de overheidsbedrijven waarborgen voor die activiteiten waar er mededinging is, maar ook de omstandigheden verbeteren waarin ze hun

taken als openbare dienst vervullen. Voor dit laatste aspect moet de controle door de overheid dus gepaard gaan met de toekenning van een grotere autonomie, waardoor die bedrijven beter kunnen presteren op de gebieden waar ze met concurrentie te maken krijgen.

Vanuit dit oogpunt heeft de wetgever de vier overheidsbedrijven geherstructureerd :

- ☐ door ze een grotere autonomie toe te kennen bij het uitoefenen van hun activiteiten;
- ☐ door een beheerscontract tussen de staat en elk van de bedrijven in het vooruitzicht te stellen; dit contract is een overeenkomst waarin de taken van een openbare dienst, die de wet omschrijft, worden verduidelijkt en de uitvoeringsmodaliteiten ervan in overleg worden bepaald;
- ☐ door ze beheersorganen te geven zoals bij de particuliere ondernemingen;
- ☐ door hun relaties met het personeel enerzijds en met de gebruikers anderzijds nader te bepalen.

VOORSCHRIFTEN VOOR DE VIER BEDRIJVEN

AUTONOMIE DOOR HET BEHEERSCONTRACT

Krachtens de wet kunnen overheidsbedrijven die in een bepaalde industriële of commerciële sector over beheersautonomie moeten beschikken omdat ze concurrentie ondervinden, die autonomie verkrijgen mits ze een beheerscontract met de staat sluiten. Die voorwaarde is nodig omdat die bedrijven

eveneens taken van openbare dienst moeten vervullen. Daarbij moeten ze de normen naleven die de overheid heeft opgelegd. De bedrijven verwerven dus autonomie als ze het beheerscontract aangaande de taken van openbare dienst naleven.

HET BEHEERSCONTRACT AARD EN INHOUD

Dit speciale contract tussen de staat en elk van de betrokken overheidsbedrijven neemt de bijzondere regels en voorwaarden op waaronder dit autonome overheidsbedrijf de taken van openbare dienst vervult waarmee het bij wet belast is.

Het beheerscontract regelt de volgende aangelegenheden :

- ☐ de taken die het overheidsbedrijf op zich neemt tot vervulling van zijn taken van openbare dienst;
- ☐ de principes van de tarieven voor de prestaties die het levert in het kader van die taken van openbare dienst;
- ☐ gedragsregels tegenover de gebruikers van de prestaties van openbare dienst;
- ☐ de vaststelling, de berekening en de betalingsmodaliteiten van eventuele toelagen die de staat aan het bedrijf betaalt tot dekking van de lasten die voortvloeien uit de taken van de openbare dienst, rekening houdend met de daaraan verbonden kosten en ontvangsten, met de opgelegde exploitatievoorwaarden en, wat de personeelskosten betreft, met de evolutie van vergelijkbare lonen bij de rijksbesturen;
- ☐ de vaststelling, de berekening en de betalingsmodaliteiten van eventuele vergoedingen die het overheidsbedrijf aan de staat moet betalen, vooral betreffende de voordelen verbonden aan de alleenrechten en gebruiksrechten voor bepaalde goederen die de staat eventueel aan het overheidsbedrijf heeft verleend;
- ☐ in voorkomend geval, de aangelegenheden van strategisch economisch belang waarvoor de gunning van opdrachten al naar het bedrag – vastgesteld in het contract – onderworpen is aan de ministeriële goedkeuring;
- ☐ in voorkomend geval, de doelstellingen betreffende de financiële structuur van het bedrijf;
- ☐ in voorkomend geval, regels betreffende de bestemming van de nettowinst;
- ☐ de verplichte bestanddelen van het ondernemingsplan en de termijnen voor mededeling en goedkeuring ervan;
- ☐ in voorkomend geval, de financiële grenzen voor de aankoop en afstand van onroerende goederen, waarboven de

voorafgaande ministeriële machtiging vereist is;

☐ de sancties wanneer een partij haar verbintenissen krachtens het beheerscontract niet naleeft.

SLUITING EN DUUR VAN HET CONTRACT

De staat en het overheidsbedrijf, vertegenwoordigd door zijn directiecomité, onderhandelen over het beheerscontract. Het wordt voor goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur van het bedrijf, die er bij meerderheid van twee derde van de uitgebrachte stemmen over beslist. Ook het paritair comité van het bedrijf wordt geregeld bijeengeroepen om zijn gemotiveerd advies betreffende de vooruitgang van de onderhandelingen uit te brengen en het ontwerp van contract wordt er eveneens voor overleg aan voorgelegd.

Het beheerscontract wordt gesloten voor een duur van ten minste drie jaar en ten hoogste vijf jaar. De wijze waarop het kan worden vernieuwd, is bepaald bij de wet, die ook verlengingsmogelijkheden en voorlopige maatregelen voorschrijft ingeval een nieuw contract niet onmiddellijk in de plaats van het vorige kan komen.

Bovendien wordt het beheerscontract jaarlijks opnieuw geëvalueerd en eventueel aangepast aan de gewijzigde marktomstandigheden en aan de technische ontwikkelingen, bij toepassing van de in het contract overeengekomen objectieve regels.

BEHEERSAUTONOMIE

Naast het vervullen van hun taken van openbare dienst zoals bepaald en verduidelijkt door het beheerscontract, kunnen de overheidsbedrijven vrij, binnen de grenzen van de wet, alle bedrijvigheden ontwikkelen die verenigbaar zijn met hun doel.

VERBINTENISSEN EN PRIJZEN

De handelingen die ze verrichten, worden beschouwd als daden van koophandel. Daardoor wordt hun verantwoordelijkheid groter, aangezien de bescherming van hun bezittingen (o.a. tegen inbeslagname en gedwongen verkoop tot voldoening van schulden) beperkt is tot de goederen die geheel of gedeeltelijk voor de uitvoering van hun taken van openbare dienst bestemd zijn.

De bedrijven verwerven autonomie als ze het beheerscontract aangaande de taken van openbare dienst naleven. Het beheerscontract wordt afgesloten voor een duur van tenminste drie jaar en ten hoogste vijf jaar.

Behoudens de algemene wetgeving betreffende de prijscontrole stellen de overheidsbedrijven vrij de tarieven en de tariefstructuren vast voor de prestaties die ze leveren en die geen prestaties van openbare dienst zijn (daarvoor gelden uiteraard de principes van het beheerscontract).

BEHEER VAN GOEDEREN EN OPDRACHTEN

Bovendien beslissen de autonome overheidsbedrijven vrij, binnen de grenzen van hun doel, over de verwerving, de aanwending en de afstand van hun goederen. Het beheerscontract kan evenwel zoals gezegd een bedrag bepalen waarboven voor bepaalde vastgoedoperaties een voorafgaande ministeriële machtiging vereist is. Betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werkzaamheden, leveringen en diensten, zijn de autonome overheidsbedrijven enkel aan de bestaande wetgeving onderworpen voor de opdrachten die verband houden met de uitvoering van hun taken van openbare dienst. Voor die taken kan het beheerscontract de aangelegenheden van strategisch belang aanwijzen, waarvoor de beslissing, naargelang het bedrag van de opdracht, aan een ministeriële goedkeuring is onderworpen. De wet bepaalt evenwel dat, indien de beslissing van de minister of van het betrokken ministercomité niet overeenstemt met het voorstel van het overheidsbedrijf en voor laatstgenoemde leidt tot bijkomende kosten, die kosten gedekt worden door een gelijkwaardige tegemoetkoming van de staat.

FINANCIËN EN BELANGEN

Behoudens de bepalingen van hun beheerscontract beslissen de overheidsbedrijven vrij over de omvang, de technieken en de voorwaarden van hun externe financiering. In dit verband hebben ze voortaan, naargelang wat ze het interessantste lijkt, de keuze om al dan niet een beroep te doen op de staatswaarborg voor de leningen die ze aangaan. Het valt te noteren dat de staatssubsidies of de inkomsten uit prestaties van openbare dienst, behalve voor de tijdelijke dekking van kasbehoeften, enkel mogen worden aangewend voor het vervullen van die taken van openbare dienst.

De wet staat bovendien toe dat de overheidsbedrijven rechtstreekse of onrechtstreekse belangen nemen in

publiek- of privaatrechtelijke vennootschappen, verenigingen en instellingen waarvan het doel verenigbaar is met hun doel. Over de belangen in die «dochterondernemingen» wordt normaal beslist door de raad van bestuur van de onderneming. Als het echter de bedoeling is een dochteronderneming te betrekken bij de uitvoering van de taken van openbare dienst waarmee het overheidsbedrijf belast is, moet dit laatste daartoe vooraf door de regering gemachtigd zijn. Bovendien moeten in dit geval de belangen meer dan 50 % van het kapitaal en meer dan 75 % van de stemmen en mandaten in de organen van de dochteronderneming vertegenwoordigen.

BEHEERSORGANEN VAN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

De autonome overheidsbedrijven worden bestuurd door een raad van bestuur en een directiecomité; bovendien bestaat er bij de NMBS een beperkt comité.

DE RAAD VAN BESTUUR

Hij kan alle handelingen verrichten die nodig of dienstig zijn tot verwezenlijking van het doel van het overheidsbedrijf. Hij houdt bovendien toezicht op het beleid van het directiecomité, dat de raad regelmatig verslag uitbrengt.

De raad van bestuur telt ten hoogste achttien leden, met inbegrip van de leden van het directiecomité, die er van rechtswege deel van uitmaken. Het aantal gewone leden van de raad, die voor een hernieuwbare termijn van zes jaar benoemd worden, bedraagt het dubbele van het aantal leden van het directiecomité. De koning benoemt de voorzitter van de raad van bestuur onder de gewone leden van de raad. Bij staking van de stemmen in de raad is diens stem beslissend.

Als we die bepalingen op de NMBS toepassen, zien we dat die raad is samengesteld uit achttien leden, namelijk twaalf gewone leden en zes leden van het directiecomité. Bovendien geldt voor de NMBS dat twee gewone leden van de raad worden benoemd op voorstel van de minister, op voordracht van de twee representatiefste vakbonden die zitting hebben in de Nationale Paritaire Commissie.

HET DIRECTIECOMITÉ

Dit orgaan is belast met het dagelijks bestuur en de vertegenwoordiging van de

De autonome overheidsbedrijven beslissen vrij binnen de grenzen van hun doel over de verwerving, de aanwending en de afstand van hun goederen. Behoudens de bepalingen van hun beheerscontract beslissen de overheidsbedrijven vrij over de omvang, de technieken en de voorwaarden van hun externe financiering.

Het autonome overheidsbedrijf staat onder de controlebevoegdheid van de minister onder wie het ressorteert. De raad van bestuur van elk autonoom overheidsbedrijf stelt elk jaar een ondernemingsplan op dat de doelstellingen en de strategie op middellange termijn van het overheidsbedrijf definieert.

maatschappij. Het moet ook de beslissingen van de raad van bestuur uitvoeren en onderhandelen over het beheerscontract. De leden van het directiecomité vormen een college: het overheidsbedrijf wordt dus geleid door een bestuurscollectief. De wet bepaalt echter dat de leden van het college de taken onder elkaar kunnen verdelen.

De gedelegeerd-bestuurder en de bestuurders-directeurs (vijf bij de NMBS) vormen het directiecomité. Het wordt voorgezeten door de gedelegeerd-bestuurder. Die personen worden benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

TOEZICHT EN CONTROLE OP HET OVERHEIDSBEDRIJF

Het autonome overheidsbedrijf staat onder de controlebevoegdheid van de minister onder wie het ressorteert. Die controle wordt uitgeoefend door een regeringscommissaris. Maar de vernieuwing die de wet invoert, bestaat in de bepaling dat het optreden van de commissaris beperkt is tot het waken over de naleving van de wet, het statuut van het bedrijf en het beheerscontract. Het algemeen belang, waar hij vroeger over moest waken, wordt nu gewaarborgd door de bepalingen van het beheerscontract. Die beperking van de bevoegdheden van de commissaris leidt dus tot een grotere autonomie van de overheidsbedrijven.

De commissaris kan bij de toezichthoudende minister beroep aantekenen tegen elke beslissing die hij strijdig acht met de wet, het statuut van het bedrijf of het beheerscontract. Dit beroep moet binnen een termijn van vier dagen worden aangetekend. Het schort de uitvoering van de beslissing op. De minister beschikt dan over een termijn van acht dagen om eventueel de nietigverklaring uit te spreken, zoniet wordt de beslissing definitief.

De controle op de financiële toestand en op de jaarrekeningen van het bedrijf ligt in de handen van een college van commissarissen, dat vier leden telt. Die worden eveneens benoemd voor een hernieuwbare termijn van zes jaar.

HET ONDERNEMINGSPLAN

De raad van bestuur van elk autonoom overheidsbedrijf stelt elk jaar een ondernemingsplan op dat de doelstellingen en de strategie op middellange termijn van het overheidsbedrijf definieert.

De onderdelen van het plan aangaande de uitvoering van de taken van openbare dienst worden voor informatie meegedeeld aan het paritair comité van het bedrijf. Ze worden bovendien voor toetsing aan de bepalingen van het beheerscontract en voor goedkeuring aan de minister voorgelegd.

De overige onderdelen van het plan worden als informatie aan de minister meegedeeld.

ENKELE BEPALINGEN OVER HET PERSONEEL EN DE SOCIALE RELATIES

WETTELIJKE PRINCIPES

De wet bepaalt onder andere dat de personeelsleden van een autonoom overheidsbedrijf worden aangeworven en tewerkgesteld overeenkomstig het personeelskader en het personeelsstatuut, die door de raad van bestuur worden vastgesteld.

Een dergelijk bedrijf kan echter personeelsleden aanwerven en tewerkstellen onder arbeidsovereenkomst, meer bepaald om:

- ☐ tegemoet te komen aan buitengewone en tijdelijke personeelsbehoeften, om tijdelijke projecten uit te voeren of omdat er plots veel werk is bijgekomen;
- ☐ taken aan te kunnen waarvoor kennis of ervaring op hoog niveau vereist is;
- ☐ statutaire of contractuele personeelsleden te vervangen gedurende perioden van volledige of gedeeltelijke tijdelijke afwezigheid;
- ☐ bijkomstige of specifieke opdrachten uit te voeren.

Bovendien bepaalt de wet dat de personeelsleden van autonome overheidsbedrijven worden benoemd of in dienstgenomen door (toepassing van) een beslissing van de raad van bestuur.

SOCIALE RELATIES

DE PARITAIRE COMITES VAN DE BEDRIJVEN

De wet bepaalt dat in elk autonoom overheidsbedrijf een paritair comité wordt opgericht. Bij de NMBS worden de bevoegdheden van dit comité uitgeoefend door de Nationale Paritaire Commissie waarvan sprake in artikel 13 van de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de NMBS.

Die comités zijn bevoegd voor:

- ☐ de onderhandelingen over het personeelsstatuut en het vakbondsstatuut;
- ☐ het overleg met en de algemene voorlichting van het personeel, met



D. DE MEYER

inbegrip van de andere aangelegenheden dan de basisreglementeringen van 1;
☐ de aangelegenheden betreffende de gezondheid en veiligheid van de werknemers, alsook de hygiëne op het werk en op de werkplek;
☐ het onderzoek van de wettelijk voorgeschreven economische en financiële informatie over het bedrijf en de ermee verbonden ondernemingen;
☐ het overleg betreffende het sluiten van het beheerscontract;
☐ het vaststellen en wijzigen van het arbeidsreglement.

De paritaire comités bestaan uit hoogstens achttien leden, de voorzitter niet meegerekend. Elk comité wordt voorgezeten door de voorzitter van de raad van bestuur van het bedrijf; hij heeft een raadgevende stem.

HET COMITÉ OVERHEIDSBEDRIJVEN

Er wordt voor alle autonome overheidsbedrijven een nieuw paritair comité opgericht, namelijk het «Comité Overheidsbedrijven».

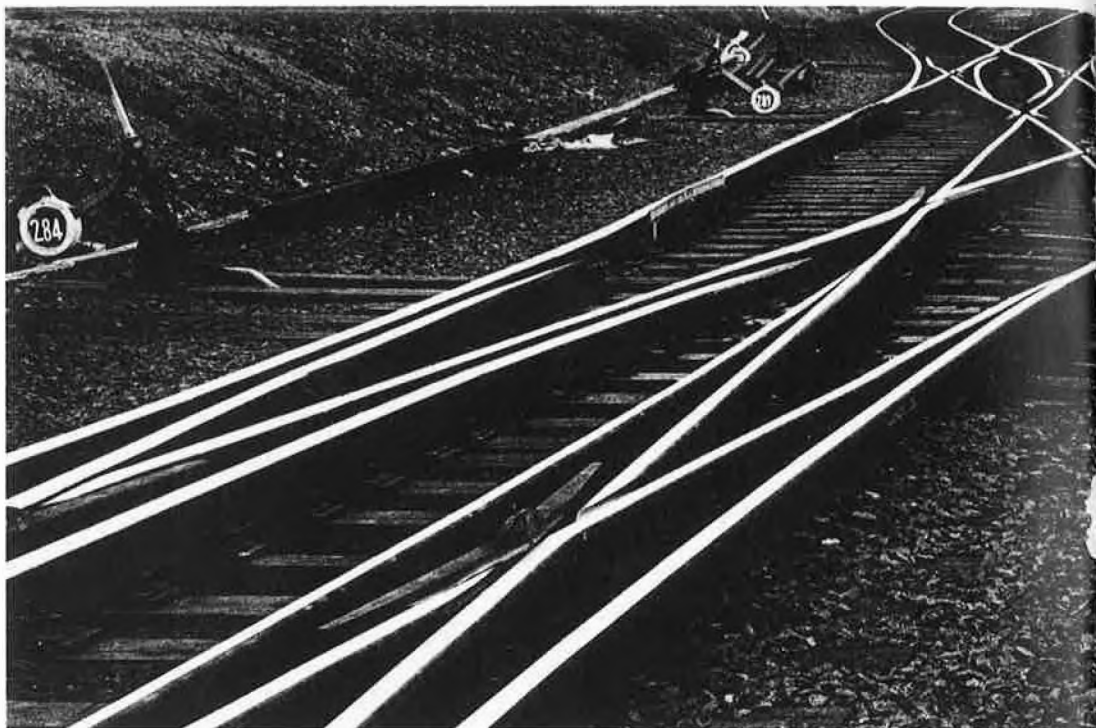
Het is onder andere bevoegd om :

☐ advies te geven aangaande elk voorontwerp van wet of van besluit waarin het personeelsstatuut of het vakbondsstatuut van meer dan één autonoom overheidsbedrijf bepaald wordt;
☐ eenstemmig collectieve overeenkomsten te sluiten met betrekking tot het personeelsstatuut en het vakbondsstatuut van de autonome overheidsbedrijven. Die overeenkomsten mogen echter niet strijdig zijn met de wetten en reglementen noch, in de verschillende overheidsbedrijven, met de bepalingen van het personeelsstatuut en van het vakbondsstatuut, als die voor het personeel gunstiger zijn.

VASTSTELLING VAN HET PERSONEELSSTATUUT EN VAN HET VAKBONDSSTATUUT

Op grond van de wet moeten de bedrijven een personeelsstatuut en een vakbondsstatuut vaststellen dat rekening houdt met het statutaire stelsel en met de vereisten van een soepel beheer van de autonome overheidsbedrijven.

Op grond van de wet moeten de bedrijven een personeelsstatuut en een vakbondsstatuut vaststellen dat rekening houdt met het statutaire stelsel en met de vereisten van een soepel beheer van de autonome overheidsbedrijven.



Opdat de autonome overheidsbedrijven zich zo volledig mogelijk zouden kunnen integreren in het industriële en commerciële leven, staat de wet toe dat ze de vorm van publiekrechtelijke naamloze vennootschap aannemen.

In eerste instantie moet de raad van bestuur een eerste personeelsstatuut en een eerste vakbondsstatuut vaststellen op eensluidend advies van het paritair comité; voor dit advies is een tweederde meerderheid van de uitgebrachte stemmen vereist. Vervolgens worden die zaken definitief vastgesteld door de raad van bestuur van het bedrijf, met dien verstande dat :

- ☐ de voorstellen tot vaststelling of wijziging van de hierna bedoelde basisreglementeringen of algemene principes aan het paritair comité worden voorgelegd;
- ☐ de raad van bestuur gebonden is door elke reglementering die aan het paritair comité is voorgesteld en daar met een tweederde meerderheid van de uitgebrachte stemmen is goedgekeurd.

BASISREGLEMENTERINGEN EN ALGEMENE PRINCIPES

We beperken ons tot enkele belangrijke voorbeelden. Volgens de wet gaat het om de basisreglementeringen voor :

- ☐ het administratieve statuut van het statutair personeel : aanwerving, administratieve toestand, anciënniteit, maximumarbeidsduur, verlof, tucht, rechten, plichten en aansprakelijkheid van het personeel enz. ;
- ☐ de bezoldiging van het statutair personeel : wedde en weddeschalen, vergoedingen, toelagen, premies enz. ;
- ☐ de pensioenregeling van het statutair personeel ;

- ☐ de collectieve arbeidsverhoudingen ;
- ☐ de organisatie van de sociale diensten ;
- ☐ diverse aangelegenheden in verband met de loopbaan van het personeel : bepaling en rangschikking van de graden ; beoordeling van het personeel ; toewijzing van overtalig of ongeschikt personeel ; vastlegging van het personeelskader ; opleiding en bijscholing enz. ;
- ☐ de contractuele personeelsleden : aard of categorieën van openstaande functies : rechten en plichten van dit personeel.

DE OMVORMING TOT PUBLIEKRECHTELIJKE NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

Opdat de autonome overheidsbedrijven zich zo volledig mogelijk zouden kunnen integreren in het industriële en commerciële leven, staat de wet toe dat ze de vorm van publiekrechtelijke naamloze vennootschap aannemen. In dit geval is het betrokken overheidsbedrijf onderworpen aan alle handelsrechtelijke bepalingen die van toepassing zijn op de naamloze vennootschappen, met uitzondering van de bepalingen die in de wet tot hervorming van de overheidsbedrijven worden genoemd.

Door die beperking wil de wetgever het openbare karakter van die bedrijven bewaren en de uitvoering van de eraan toevertrouwde taken van openbare dienst waarborgen.



De wet tot hervorming van de overheidsbedrijven biedt door de dienst «ombudsman» en het raadgevend comité meer mogelijkheden om rekening te houden met de noden en wensen van de gebruikers.

Wat de NMBS betreft : aangezien ze al over een door aandelen vertegenwoordigd kapitaal beschikt, zal ze tot publiekrechtelijke naamloze vennootschap worden omgevormd op het ogenblik dat ze bij de autonome overheidsbedrijven wordt gevoegd, dit wil zeggen wanneer het beheerscontract waarover door de staat en de NMBS wordt onderhandeld, bij koninklijk besluit goedgekeurd wordt.

BESCHERMING EN INSPRAAK VAN DE GEBRUIKERS

De wet tot hervorming van de overheidsbedrijven biedt meer mogelijkheden om rekening te houden met de noden en wensen van de gebruikers. Ze voert twee middelen in om dit doel te bereiken : de dienst «ombudsman» en het raadgevend comité.

DE DIENST «OMBUDSMAN»

De ombudsdienst bestaat uit twee leden, één per taalrol, benoemd voor een hernieuwbare termijn van vijf jaar en afkomstig van buiten het betrokken bedrijf; hij vervult de volgende opdrachten :

- ☐ alle gebruikersklachten onderzoeken die betrekking hebben op de activiteiten van het overheidsbedrijf;
- ☐ bemiddelen tussen het overheidsbedrijf en de gebruikers met het oog op een minnelijke regeling van de geschillen;
- ☐ advies verlenen aan het overheidsbedrijf, met een kopie aan de

klager, wanneer geen minnelijke schikking kan worden bereikt;

- ☐ uitspraak doen als scheidsrechter in elk geschil dat het overheidsbedrijf en de gebruiker aan zijn arbitrage onderwerpen bij een overeenkomst die ze sluiten nadat het geschil is ontstaan.

Voor zijn werkzaamheden heeft de ombudsdienst toegang tot de bedrijfsdocumenten die rechtstreeks op de klacht betrekking hebben, en kan hij zich alle ophelderingen en inlichtingen daaromtrent laten verschaffen. De vragen worden vertrouwelijk behandeld als de bekendmaking ervan het bedrijf op algemeen vlak schade zou kunnen berokkenen.

De ombudsdienst stelt jaarlijks een verslag van zijn activiteiten op.

HET RAADGEVEND COMITÉ

De wet bepaalt eveneens dat er bij elk autonoom overheidsbedrijf een raadgevend comité wordt opgericht. Dit comité verleent advies over alle aangelegenheden die betrekking hebben op de diensten die het overheidsbedrijf levert. De adviezen worden gegeven op verzoek van het bedrijf, van de minister onder wie het ressorteert of op initiatief van het comité zelf. Het comité brengt jaarlijks verslag van zijn activiteiten uit aan het bedrijf en aan de minister onder wie het ressorteert. ☐

Hiermee besluiten we het overzicht van de regels die van toepassing zijn op alle overheidsbedrijven die door de wet van 21 maart 1991 hervormd worden. De wetgever heeft evenwel ook regels opgesteld voor elk van die bedrijven afzonderlijk, teneinde rekening te houden met hun specifieke werkteerrein. Uiteraard zullen we onze aandacht toespitsen op die voor de NMBS. In het volgende artikel komen ze aan bod. ☐

DE POLITIEDIENSTEN EN HUN OPDRACHTEN

L. GILIEAUX

Onlangs heeft de wet de organisatie van de verschillende Belgische politiediensten (in de ruimste betekenis van het woord) grondig gewijzigd en hun opdrachten nauwkeurig bepaald.

In de jaren tachtig kregen de politiediensten zoveel en soms zo heftige kritiek te verduren, dat heel wat mensen aan hun efficiëntie gingen twijfelen. Er kwam vooral kritiek op de gebrekkige samenwerking tussen de drie grote Belgische politiediensten, de rijkswacht, de gemeentepolitie en de gerechtelijke politie.

Door toespelingen op het «conflict» tussen de politiediensten, hun onderlinge wedijver en zelfs tegenwerking en hun gebrekkige samenwerking, ontstond een negatief beeld en kreeg het vertrouwen van de bevolking in die diensten een ferme deuk.

Onze bestuurders zijn echter niet bij de pakken blijven neerzitten en om de veiligheid van de burger te verhogen, hebben ze maatregelen genomen om de politiediensten grondig te reorganiseren. Voor een betere coördinatie tussen de politiediensten werd het overleg van die diensten met de overheid en het gerecht verhoogd. Tegelijkertijd heeft de overheid de verplichtingen en bevoegdheden van de verschillende politiediensten op een duidelijke en eenvormige manier in een enkele wet vastgelegd. Vroeger golden daarvoor verschillende voorschriften, die voor interpretatie vatbaar waren en soms op een erg uiteenlopende wijze werden toegepast.

HET POLITIEAMBT

OPDRACHT EN BASISBEGINSELEN

De politie vervult binnen onze instellingen een uiterst belangrijke opdracht. Ze moet de maatschappelijke orde in het land beschermen en regelen. Die maatschappelijke orde steunt hoofdzakelijk op de individuele vrijheid, gekoppeld aan de openbare rust, veiligheid en gezondheid. De bescherming van die orde is nodig om iedereen in staat te stellen zijn grondwettelijke rechten uit te oefenen en tegelijkertijd te voorkomen of te verhinderen dat die orde wordt verstoord. Vanuit dat oogpunt heeft de politie drie soorten opdrachten: bestuurlijke, toezichts- of controletaken, gerechtelijke taken en aan bepaalde overheden verleende hulptaken. De opdrachten van *bestuurlijke politie* omvatten bijvoorbeeld de begeleiding van personen of goederen, de regeling van het maatschappelijk leven (bijvoorbeeld het wegverkeer), bewakings- en beschermingsopdrachten enz.

De opdrachten van de *gerechtelijke politie* bestaan hoofdzakelijk in de opsporing van misdaden, wanbedrijven en overtredingen, de verzameling van de bewijzen ervan en de opsporing van de daders om ze voor de bevoegde rechtbanken te brengen. De hulptaken van de politiediensten bestaan in het lenen van de sterke arm aan sommige overheden of ambtenaren die bepaalde beslissingen of opdrachten moeten uitvoeren. Ze staan bijvoorbeeld gerechtsdeurwaarders bij, die een vonnis of beslaglegging moeten uitvoeren.

BASISBEGINSELEN

De nieuwe wet legt drie basisbeginselen vast, die voor alle politiediensten gelden.

Ondergeschiktheid aan de overheid

De politiediensten voeren altijd bepaalde opdrachten uit en handelen onder het gezag en de verantwoordelijkheid van de overheden die daartoe door of krachtens de wet worden aangewezen. Dat gezag en die verantwoordelijkheid moeten blijven bestaan, zelfs wanneer de wet een politiedienst rechtstreeks met een opdracht belast.

Eerbiediging van de individuele rechten en vrijheden en van de democratie

Bij het vervullen van hun opdrachten van bestuurlijke of gerechtelijke politie moeten de politiediensten waken over de naleving van en bijdragen tot de bescherming van de individuele rechten en vrijheden, evenals tot de democratische ontwikkeling van de maatschappij. Ze moeten zich bij hun optreden steeds laten leiden door deze fundamentele doelstelling, zelfs als ze daarbij in bepaalde gevallen geweld moeten gebruiken.



R. DANLOY

Het gebruik van geweld is beperkt en uitzonderlijk

Zoals we hebben gezien, doet de politie dus veel meer dan alleen repressief optreden. En hoewel dwang een wezenskenmerk van de politiediensten is, mogen dwangmiddelen maar uitzonderlijk worden gebruikt, nl. alleen in de gevallen en onder de voorwaarden die door de wet zijn bepaald.

DE VERSCHILLENDE POLITIEDIENSTEN

De wet is van toepassing op alle politiediensten. Ze maakt een onderscheid tussen algemene en bijzondere politiediensten, die samen de openbare macht vormen.

ALGEMENE POLITIE

De algemene politiediensten bestaan uit rijkswacht, gemeentepolitie en gerechtelijke politie bij de verschillende parketten van de procureur des Konings. Ze worden «algemeen» genoemd omdat hun opdracht erin bestaat om op alle gebieden politie-interventies van welke aard ook uit te voeren.

BIJZONDERE POLITIE

Deze omvat de spoorwegpolitie, de zeevaartpolitie en de luchtvaartpolitie. Ze worden «bijzonder» genoemd omdat ze elk op hun gebied optreden in de verkeerssector.

EEN BETERE COÖRDINATIE

Een echte coördinatie tussen de verschillende politiediensten was een van de voornaamste doelstellingen van de wet. Er werden op dat gebied dan ook verschillende maatregelen genomen. Die coördinatie wordt op de eerste plaats nationaal georganiseerd voor de rijkswacht, de gerechtelijke politie bij de parketten en de gemeentepolitie. Bovendien wordt in elk gerechtelijk arrondissement systematisch overleg georganiseerd tussen de burgemeesters, het Openbaar Ministerie (de procureur des Konings of zijn substituut), de gemeentepolitie, de rijkswacht en de gerechtelijke politie bij de parketten. Op die manier wil men een optimale coördinatie bevorderen van de functies van bestuurlijke en gerechtelijke politie en van de samenwerking onder de verschillende diensten. Een soortgelijk overleg wordt ook in elke provincie georganiseerd.

De algemene politiediensten bestaan uit rijkswacht, gemeentepolitie en gerechtelijke politie bij de verschillende parketten van de procureur des Konings.

De wet bepaalt ook dat de politieambtenaren elkaar te allen tijde wederzijdse bijstand moeten verlenen en voor een doeltreffende onderlinge samenwerking zorgen.



Tenslotte komt er ook overleg als de algemene politiediensten opdrachten moeten uitoefenen op plaatsen waar de bijzondere politiediensten bevoegd zijn, zoals stations, luchthavens of havens. De wet bepaalt ook dat de politieambtenaren elkaar te allen tijde wederzijdse bijstand moeten verlenen en voor een doeltreffende onderlinge samenwerking zorgen. Desnoods verlenen rijkswacht en gemeentepolitie de vereiste bijstand aan de spoorwegpolitie. Ook kan iedere officier van een bepaalde politiedienst de hulp inroepen van andere bevoegde politieambtenaren wanneer onmiddellijk gevaar voor personen bestaat en zijn middelen ontoereikend blijken.

DE OPDRACHTEN VAN DE POLITIEDIENSTEN

De verschillende politiediensten voeren zeer uiteenlopende opdrachten uit. We vermelden er enkele van de voornaamste :

- ☐ de opdrachten van bestuurlijke politie in het algemeen, die betrekking hebben op de handhaving van de openbare orde en de veiligheid van personen en hun goederen, hoofdzakelijk op openbare plaatsen : algemeen toezicht, patrouilles enz.;
- ☐ de opdrachten van gerechtelijke politie die erin bestaan inbreuken en de daders ervan op te sporen en deze ter beschikking te stellen van het gerecht;

- ☐ de politie over het wegverkeer;
- ☐ bescherming en bewaking bij rampen en onheil;
- ☐ het toezicht op elke volkstoeloop en op samenscholingen en het uiteendrijven ervan wanneer dat voor de handhaving van de orde noodzakelijk is;
- ☐ de controle op de toegang tot het grondgebied voor vreemdelingen;
- ☐ het toezicht op de in voorwaardelijke vrijheid (onder controle) gestelde gevangenen en de opsporing van ontsnapte gevangenen.

EN DE SPOORWEGPOLITIE?

Deze gespecialiseerde dienst is ontstaan in de beginperiode van de spoorwegen. In 1835 al verscheen er een Koninklijk Besluit over de spoorwegpolitie. Naarmate de spoorwegen zich ontwikkelden, kwamen er meer behoeften bij en was de wet van 25 juli 1891 nodig om de bestaande regeling te hervormen. Deze wet regelt nog steeds de werking van de spoorwegpolitie.

WAAROM GESPECIALISEERDE POLITIE?

De spoorwegen bezitten eigen politiemensen die :

- ☐ bevoegd zijn voor het hele net en die geen rekening moeten houden met gemeentegrenzen (zoals de gemeentepolitie);

- ☐ ter plaatse beschikbaar zijn en onmiddellijk kunnen optreden in de stations en spoorwegaanhorigheden;
- ☐ goed vertrouwd zijn met de spoorwegexploitatie, om efficiënt te kunnen optreden en de veiligheid van personen en van henzelf te kunnen waarborgen.

ZEER UITEENLOPENDE OPDRACHTEN

De politie van de NMBS moet zorgen voor :

- ☐ de veiligheid van de reizigers en het personeel;
 - ☐ de beveiliging van goederen, materieel, gebouwen en terreinen.
- Daartoe richt het politiepersoneel zijn aandacht speciaal op :
- ☐ veiligheid, zedelijkheid en openbare orde;
 - ☐ gewelddaden en overvallen;
 - ☐ diefstallen, bedrog, verduisteringen en onregelmatigheden;
 - ☐ beschadigingen en andere kwaadwillige daden.

Ook bij de NMBS heeft het politieambt een tweeledig karakter :

- ☐ bestuurlijk, voor zover het de veiligheid en de orde handhaaft om misdrijven te voorkomen;
- ☐ gerechtelijk, voor zover het de misdrijven en de daders ervan opspoor, de bewijzen van de misdrijven verzamelt en de daders ter beschikking stelt van het gerecht.

Volgens de wet is de spoorwegpolitie bevoegd om op te sporen en processen-verbaal op te stellen wegens :

- ☐ alle misdrijven en overtredingen inzake wegen en alle inbreuken op de wetten en reglementen aangaande de spoorwegen, hun exploitatie en politie, binnen de zone waarin ze bevoegd is;
- ☐ alle misdaden en wanbedrijven tegen het gemeen recht (van algemene aard) binnen de spoorwegen, de stations en de aanhorigheden, binnen een omtrek van 500 m aan weerszijden.

Deze wettelijke bepalingen houden geen beperking in van de bevoegdheden van andere diensten inzake ordehandhaving of opsporing van misdaden en wanbedrijven. In de praktijk blijkt echter dat er tussen de spoorwegpolitie en de verschillende andere politiediensten meestal een vlote samenwerking bestaat.

We stippen nog aan dat de spoorwegpolitie ook geregeld in bijzondere situaties moet optreden, zoals wanneer het reizigersvervoer speciale risico's inhoudt (treinen met supporters of demonstranten), bij feesten, carnavals enz.

Voor de politie zijn dergelijke gelegenheden echter allesbehalve feestelijk!

POLITIEKORPS EN HULPPERSONEEL

Om die verschillende opdrachten uit te voeren, beschikt de NMBS over :

- ☐ een gespecialiseerd politiekorps van ongeveer 200 man, bestaande uit politieofficieren, ondertoezichtscommissarissen en politiechefs. Dit personeel is voornamelijk gevestigd in de districten, waar er een mobiele ploeg is, politiediensten in een bepaald aantal stations met versterkt toezicht en politieofficieren die aan verschillende andere stations zijn verbonden. District Centrum heeft bovendien een hondenbrigade. Die bestaat uit 10 bedienden die met hun eigen hond de opleiding aan de Brusselse Kynologische School hebben gevolgd;
- ☐ aanvullend politiepersoneel, bestaande uit andere ambtenaren, toezichtsbedienden (zoals onderstationschefs) en het treinpersoneel (hoofdwachters), die naast hun hoofdtaak ook gerechtelijke bevoegdheid hebben. Bij de meesten is die bevoegdheid echter beperkt, zoals bij de hoofdwachters. Ze mogen slechts bepaalde inbreuken verbaliseren in de stations, hun aanhorigheden en binnen een zone met een straal van 20 m.

De spoorwegpolitie moet ook geregeld in bijzondere situaties optreden, zoals wanneer het reizigersvervoer speciale risico's inhoudt.



Dit uiterst bekwame en gespecialiseerde politiekorps vervult dus talrijke en zeer uiteenlopende opdrachten en is werkelijk noodzakelijk voor de werking van onze onderneming. ☐

DE TGV AAN DE POORTEN VAN BELGIE

331,7 KM NIEUWE LIJNEN

De TGV-lijn «Nord Europe», waarover in oktober 1987 een beslissing werd genomen, verbindt Parijs met Rijsel en loopt dan door naar Fréthun, dichtbij Calais, waar ze op de Kanaaltunnel aansluit.

In de voorsteden van Parijs splitst ze zich in Gonesse af van de klassieke lijn Parijs – Saint-Quentin – Aulnoye, passeert dicht bij de luchthaven van Roissy – waar toch nog geen TGV-station is – en loopt dan vanaf Verberie ten westen van snelweg A1 en parallel ermee tot vlakbij Rijsel. In Frétil, ten zuiden van die agglomeratie, loopt de lijn via een driehoek van vertakkingen recht naar het Oosten, richting België (afstand 12 km) of naar het noorden, Rijsel binnen. De derde vertakking zorgt voor de rechtstreekse verbindingen tussen België en Rijsel die in de toekomst o.a. zullen worden gebruikt door de HST's EUROSTAR die van Brussel naar Londen rijden.

De Rijselse agglomeratie wordt van zuidoost naar noordwest doorkruist. Op het traject wordt het nieuwe station Lille-Europe opgericht in de onmiddellijke nabijheid van het bestaande station, herdoopt tot Lille-Flandres, dat ook door talrijke TGV's met Rijsel en omgeving als begin- of eindpunt zal worden bediend.

Het station Lille-Europe, op ongeveer 500 meter van Lille-Flandres, wordt afgewerkt. Het maakt deel uit van het «Euralille»-complex, een uitgestrekte zakenbuurt in volle ontwikkeling die zal bestaan uit handelscentra, hotels, banken, een World Trade Center, een boomrijk stadspark, woonzones enz.

Voorbij Rijsel gaat de lijn naar het noordwesten in de richting van de Tunnel en ze doorkruist daarbij de vlakte van Frans-Vlaanderen. Ze sluit aan op de tunnelingang in Fréthun/Coquelles, ten westen van de agglomeratie Calais en van de Eurotunnel-installaties.

Tussen Gonesse en Frétil ligt 198 km spoor, tussen Frétil en Fréthun 111 km. Daarbij komt de nog aan te leggen 12 km naar België en de 10,7 km aansluiting van Arras voor de bediening van verschillende steden van Noord-Frankrijk (Arras, Douai, Valenciennes, Lens, Hazebrouck, Duinkerke) buiten Rijsel om.

De TGV-lijn Nord Europe werd ontworpen voor een maximumsnelheid van 350 km/u. Haar lengteprofiel heeft een maximumstijgingsgraad van 25 %, de courante boogstraal bedraagt 6 000 m en de minimumstraal 4 000 meter. De HST's die niet in Lille-Europe stoppen, zoals

bepaalde EUROSTAR's van Brussel naar Londen of van Parijs naar Londen, doorkruisen de Rijselse agglomeratie toch met een snelheid van 200 km/u.

Het lijnvak Gonesse-Arras, ongeveer 155 km lang, werd op 23 mei jl. in gebruik genomen. De verbinding Parijs – Rijsel duurt nu 1 uur en 20 minuten. Op 26 september wordt de lijn volledig in dienst gesteld tussen Gonesse, Rijsel en Fréthun/Calais. De rit Parijs – Rijsel zal dan nauwelijks 1 uur duren...

DE TGV's R VAN RESEAU

In de TGV-Nord Europe loopt een nieuwe generatie TGV-stellen, «Réseau» genaamd, die sterk lijken op de TGV-Atlantique. Ze hebben dezelfde vorm en stroomlijn en dezelfde nu al vertrouwde zilvergrijze en blauwe kleur. Het aantal rijtuigen werd beperkt tot 8 (in plaats van 10) en de formule van de «coach»-rijtuigen (één grote afdeling over de volle lengte van het rijtuig) werd veralgemeend. De TGV's R bieden plaats aan 377 reizigers, waarvan 257 in 2^e klas.

Door hun nieuwe samenstelling hebben de stellen een lengte van 200 meter, nagenoeg dezelfde als de TGV-Sud-Est. Dit gegeven, samen met bepaalde wijzigingen aan motoren en seinuitrusting aan boord zorgen ervoor dat die TGV's op het hele hogesnelheidsnet kunnen rijden. Vandaar de naam TGV Réseau.

Bovendien zijn er van de 80 TGV-stellen waaruit het Réseau-park bestaat 50 tweestroomstellen (25 000 volt wisselstroom/1 500 volt gelijkstroom), naar het voorbeeld van de andere TGV's die al lopen. De 30 overige zijn driestroomstellen die ook zullen kunnen rijden op de 3 000 volt gelijkstroom van het klassieke Belgische net. Die uitrusting biedt ze de mogelijkheid om tot Brussel en zelfs verder te rijden en om België rechtstreeks met Parijs en verder gelegen steden te verbinden.

DE UITBOUW VAN EEN SPOORWEGNET IN FRANKRIJK EN IN EUROPA

De ingebruikneming van de TGV-Nord Europe houdt niet alleen in dat Parijs en het noorden van Frankrijk beter door de spoorweg worden bediend, maar het is in feite ook een belangrijke stap in de progressieve uitbouw van een nieuw spoorwegnet in Frankrijk en in Europa. Dat net is voor ons trouwens in meer dan één opzicht van onmiddellijk belang.

Directe verbindingen tussen Rijsel of Brussel en Franse regio's voorbij Parijs zullen inderdaad tot de mogelijkheden behoren door de realisatie (vanaf 1994)

Voorbij Rijsel gaat de lijn naar het Noordwesten in de richting van de Tunnel en ze doorkruist daarbij de vlakte van Frans-Vlaanderen.

De TGV-lijn Nord Europe werd ontworpen voor een maximumsnelheid van 350 km/u.



DOORNIK KORTRIJK RIJSEL RIJSEL

L. GILLEFAUX

VERNIEUWINGEN IN HET WESTEN!

Met het wijzigen van de dienstregeling in mei 1993 zijn in het westen van ons land en in de streek van Rijsel tal van vernieuwingen ingevoerd: de plechtige ingebruikneming van de TGV Nord Europe bij de SNCF, de elektrificatie van en meer treinen op de lijn Doornik – Rijsel bij ons en een groter treinaanbod op de lijn Kortrijk – Rijsel. De klanten kunnen dus kiezen uit een waaier van nieuwe mogelijkheden.

Directe verbindigen tussen Rijsel of Brussel en Franse regio's voorbij Parijs zullen inderdaad tot de mogelijkheden behoren door de realisatie van een ander gedeelte van het TGV-Nord project.

van een ander gedeelte van het TGV-Nord-project, nl. de aanleg van een hogesnelheidslijn - Interconnexion genoemd - die ten oosten rond de streek van Parijs loopt en in de omgeving van Melun aansluit op de hogesnelheidslijn Parijs - Lyon en haar verlengingen. Later zal die verbindinglijn verder lopen naar het zuidwesten en aansluiting geven op de TGV-Atlantique die Aquitanië en Bretagne bediend. Geleidelijk zullen, ook vanuit België, talrijke nieuwe verbindingen tot stand komen.

De toekomst van het spoor ziet er nog rooskleuriger uit, want terzelfder tijd zijn in België werken begonnen voor de aanleg van nieuwe HST-verbindingen, waardoor ons land in het centrum zal liggen van een hogesnelheidsnet dat zorgt voor veelvuldige en snelle verbindingen niet alleen met Frankrijk, maar ook met Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland. Zo krijgt stilaan een nieuwe kaart van de Europese spoorwegverbindingen vorm.

DOORNIK - RIJSEL : MODERNISERING EN ELEKTRIFICATIE

DE VOLLEDIGE ELEKTRIFICATIE VAN DE STER VAN DOORNIK

De lijn Doornik - Rijsel, 21 km lang, werd in 1865 in gebruik genomen. In Froyennes, ten noordoosten van Doornik, takt ze zich af van lijn 75A die naar Moeskroen loopt en verder naar Kortrijk.

Met die elektrificatie wordt een punt gezet achter de modernisering van de klassieke spoorlijnen in die streek, omdat behalve de verbinding Moeskroen - Doornik ook de lijnen vanuit Doornik naar Bergen enerzijds en naar Brussel via Ath anderzijds, al enkele jaren zijn gemoderniseerd en geëlektrificeerd.

HST-PROJECT EN NIEUWE TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

In het kader van het HST-project in België hebben de Belgische Staat en de NMBS besloten, in overleg met de SNCF en de Franse overheid, om de lijn Doornik - Rijsel te moderniseren en te elektrificeren. Door die werkzaamheden komt immers een interessante verkeersweg tot stand voor de EUROSTAR-stellen die van Brussel via Rijsel naar Londen rijden vanaf de zomer van 1994 - het ogenblik waarop de EUROSTAR-dienst zou aanvangen - tot half 1996, wanneer de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Lembeek/Tubeke en de Franse grens in gebruik wordt genomen.

Door die elektrificatie kunnen er vanaf nu toch 15 (vroeger 11) treinen op die lijn rijden. Als gevolg van die werkzaamheden behoren op termijn rechtstreekse verbindingen tussen de grote steden op de Waalse as en Rijsel tot de mogelijkheden. Als aanzet van dit project staan trouwens vanaf september van dit jaar al enkele treinen tussen Bergen en Rijsel op het programma.

MODERNISERING VAN DE LIJN

De spoorinstallaties werden gemoderniseerd. Bij die gelegenheid zijn de spoorstaven en de dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers en langgelaste spoorstaven. Bovendien werd de spoorbedding gedraineerd en verbreed, waarbij in een kabelgoot een nieuwe sein- en telecommunicatiekabel werd getrokken. Vier overwegen vielen weg en de sporen werden aangepast om het treinverkeer naar de overblijvende kruisingen te leiden. Een overbrugging werd opgebroken en een andere aangepast aan het vrijruimteprofiel voor de bovenleiding.

Voorts werden aan de vertakking van Froyennes belangrijke verbouwingen uitgevoerd om de snelheid op het omloopspoor (naar Rijsel) te verhogen van 60 tot 90 km/u. en aldus het verkeer vlotter te laten verlopen. Tevens werden de wissels van verwarming voorzien, zodat ze in alle weersomstandigheden operationeel blijven. Tegelijk werden de perrons van de stopplaats Froyennes verplaatst en heringericht en er werd ook een perrontunnel gegraven.

Ook werd de seininstallatie van de lijn aangepast, onder andere aan het verwachte HST-verkeer. Bovendien zijn in het station Doornik ook aanpassingen uitgevoerd aan de sporen, de seininrichting en de bovenleidingen om de EUROSTAR's in staat te stellen het station zonder stoppen te doorkruisen met een snelheid van 60 km/u.

ELEKTRIFICATIE

Op de lijn Doornik - Rijsel was een elektrificatie nodig als overbrugging tussen de Belgische spanning (3 000 volt gelijkstroom) en de Franse (25 000 volt wisselstroom). Daarom werd besloten om de lijn voorbij de vertakking van Froyennes over een afstand van 800 meter onder een spanning van 3 000 volt te brengen. Daarop volgt een korte neutrale zone van ongeveer 150 meter zonder spanning, waar de treinen «freewheelen» en dan begint het lijnvak onder 25 000 volt wisselstroom. Die voeding wordt geleverd door een onderstation in de regio Rijsel. Aan de grens werd een energieteller

geïnstalleerd teneinde de kosten tussen beide spoorwegen te verdelen. Bijgevolg beschikt de NMBS nu over een geëlektrificeerd lijnvak van om en bij 6 km dat met 25 000 volt wisselstroom wordt gevoed. Dit is evenwel geen nieuwigheid, want met een dergelijke spanning wordt op ons net al gereden vanaf de uitrij van het station Moeskroen tot aan de Franse grens (2,5 km), in het station Quévy op de lijn Bergen - Aulhoye, in het station Athus, alsook op de twee vertakkingen die vanuit dit station respectievelijk naar de CFL (over 1,1 km naar Rodange) en de SNCF (over 1,5 km in de richting van Mont-Saint-Martin) lopen.

25 000 volt wisselstroom zal ook bij andere elektrificatiewerken op ons net worden toegepast, nl. op de nieuwe hogesnelheidslijnen, op lijn 42 Rivage - Gouvy, alsmede op de lijnen 166 en 165 Dinant - Bertrix - Virton - Athus.

NOG MEER HST-TREINEN EN -AANSLUITINGEN

De nieuwe verbinding biedt over het algemeen betere aansluitingen met de IC-treinen van de Waalse as, waardoor veel steden van die regio beter met Rijsel verbonden zijn. De aansluitingen van en naar Brussel via Ath zijn toch niet ideaal omdat :

- het bedieningsdiagram rekening moet houden met de verkeerskarakteristieken van veel treinen in Frankrijk, die wegens de Franse dienstorganisatie niet altijd klokvast rijden. Bovendien diende rekening te worden gehouden met de ontvangstmogelijkheden voor treinen in het station Lille-Flandres, dat een kopstation is en sedert de indienststelling van TGV's vanuit Parijs nu veel meer treinen ontvangt;
- de dienstregeling van lijn 94 Moeskroen - Doornik - Ath voor enkele jaren ietwat diende te worden verlicht om de infrastructuurwerken voor het HST-project op het lijnvak Halle - Brussel vanaf einde 1993 mogelijk te maken.

Voorts geeft de verbinding Rijsel - Doornik nu in het station Lille-Flandres aansluiting op verscheidene TGV's van Rijsel naar Parijs en terug. Dankzij die nieuwigheden zijn er dagelijks meerdere verbindingen in minder dan 2 uur van Doornik en het westen van Henegouwen naar Parijs. Die vooruitzichten worden in september nog beter als op de verbinding Parijs - Rijsel een tijdswinst van 20 minuten wordt geboekt.

Daarenboven biedt de komst van de EUROSTAR, met stop in Rijsel, bijkomende mogelijkheden. Dat zal ook het geval zijn als de verbindinglijn rond Parijs in

gebruik wordt genomen, waardoor talrijke rechtstreekse TGV-verbindingen tussen Rijsel en diverse regio's in het zuiden en het westen van Frankrijk tot de mogelijkheden behoren.

KORTRIJK - MOESKROEN - RIJSEL : EEN BETERE BEDIENING

LIJN 75

Lijn 75 loopt van Gent naar Rijsel via Kortrijk en Moeskroen. Ze werd in 1980 en 1981 gemoderniseerd en geëlektrificeerd en nu rijden er om de twee uur rechtstreekse IC-treinen tussen Antwerpen en Rijsel via Gent (IC C). Die treinen bestaan uit stellen die al naar de rijrichting worden getrokken of geduwd door NMBS-tweestroomlocomotieven, type 12, die op 3 000 volt gelijkstroom of 25 000 volt wisselstroom kunnen rijden. De treinen komen Frankrijk binnen via Tourcoing en bedienen ook alle tussenstations tot Lille-Flandres, namelijk Roubaix, Croix-l'Allumette en Croix-Wasquehal, aangezien die verbindingen in Frankrijk instaan voor een soort van streekverkeer waarover met de plaatselijke instanties een overeenkomst werd gesloten.

VERBETERING VAN DE HST-BEDIENINGEN EN -AANSLUITINGEN

Tussen de NMBS en de SNCF werden ideeën uitgewisseld om de verbindingen tussen Kortrijk en Rijsel te verbeteren, vooral met het oog op de komst van de TGV, in mei 1993, naar de streek van Rijsel. Die contacten hebben ertoe geleid dat het aantal verbindingen tussen beide steden met de zomerdienstregeling van 1993 vrijwel verdubbeld is, met als gevolg dat er nagenoeg om het uur een trein rijdt. Bovendien geven verscheidene van die treinen aansluiting op TGV's, in het station Lille-Flandres, of in het station Tourcoing, waar bepaalde TGV's naar Parijs vertrekken.

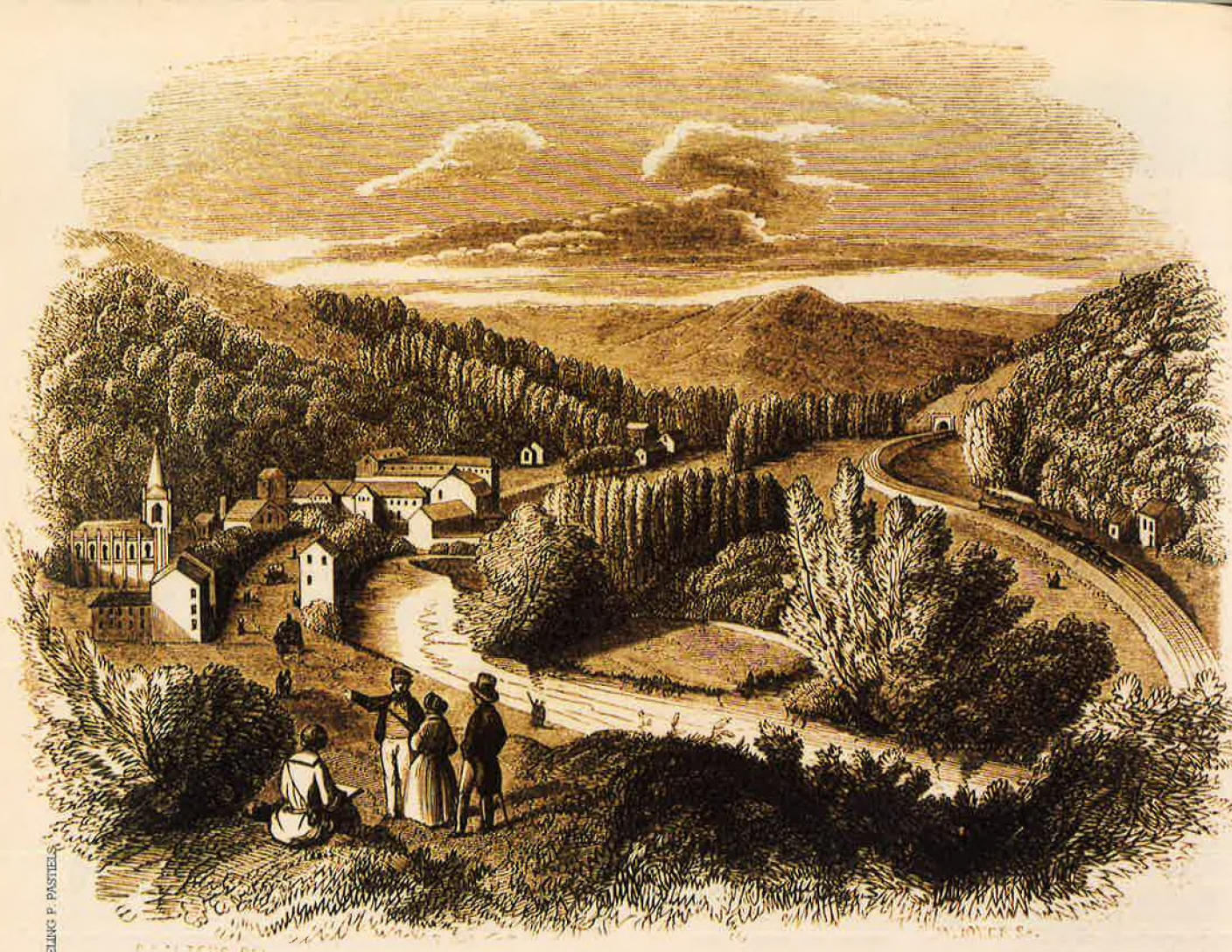
Daardoor is het verscheidene keren per dag mogelijk om in minder dan 2 uur van Kortrijk naar Parijs te sporen.

Ook daar worden eind september 1993 nog interessantere mogelijkheden verwacht, nl. als op de verbinding Parijs - Rijsel een tijdswinst van 20 minuten wordt geboekt door de volledige openstelling van de hogesnelheidslijn. Als EUROSTAR's in 1994 hun intrede doen en de verbindinglijn rond Parijs in gebruik wordt genomen, zal dit op termijn nog meer verbeteringen met zich brengen, zodat verbindingen met talrijke, buiten de hoofdstad gelegen bestemmingen in Frankrijk mogelijk worden.

Op de lijn Doornik - Rijsel was een elektrificatie nodig als overbrugging tussen de Belgische spanning en de Franse.

De NMBS beschikt bijgevolg over een geëlektrificeerd lijnvak van om en bij 6 km dat met 25 000 volt wisselstroom wordt uitgevoerd.

23 mei 1993 vormde dan ook de start van talrijke belangrijke vernieuwingen in het spoorweglandschap van het westen van België en de streek rond Rijsel. Er moeten nog allerlei werkzaamheden worden uitgevoerd om die verbeteringen tot hun volle rendement te laten komen, maar nu al bieden ze nieuwe mogelijkheden om steeds meer klanten uit die streek naar de trein te lokken. □



VERZAMELING P. PASTELS

HISTORISCH OVERZICHT VAN DE INTERNATIONALE LIJN

LUIK – KEULEN

M. LAMBOU

In 1830 werd België een onafhankelijke staat. Al spoedig wou het een prestatiegericht net van verbindingswegen uitbouwen. Zo werd in de wet van 1 mei 1834 vastgelegd dat de jonge Belgische natie zou worden uitgerust met een spoorwegnet dat de belangrijkste steden en industriegebieden van het land met elkaar zou verbinden. Die koninklijke beslissing was een wereldprimeur aangezien België door de uitvoering ervan het bewijs leverde dat het voortaan mogelijk was om een volledig net voor stoomlocomotieven aan te leggen en te exploiteren, en niet louter één spoorverbinding tussen twee steden. Die wet hield nog een tweede wereldprimeur in: de staat zou zelf die lijnen aanleggen en exploiteren in

plaats van één of meerdere privé-maatschappijen. De inhuldiging van het eerste spoorgedeelte van dit voor het publiek bestemde net – tussen Brussel en Mechelen op 5 mei 1835 – was dan ook een nooit eerder geziene gebeurtenis op het vasteland.

Dat onze voorouders eerst de verbinding Brussel – Mechelen openstelden is niet alleen toe te schrijven aan het feit dat Brussel de hoofdstad was en Mechelen in die tijd het centrum van het geplande net; het was ook omdat die lijn door een vlak gebied liep dat een ideaal terrein vormde om het nieuwe vervoermiddel uit te testen. Gezien het zwakke reliëf van Laag-België waren al de in die eerste wet vooropgestelde lijnen in

Vlaanderen reeds aangelegd in 1838; pas in 1842 werd Luik per spoor bereikbaar, en wel met behulp van een hellend vlak met twee rechtlijnige baanvakken. Het station moest in de weiden van Fragnée komen, helemaal aan de voet van de heuvel van Cointe en het oversteken van de Maas diende in de nabijheid van het station Guillemins te gebeuren. Op die manier kon de spoorlijn de Vesdervallei volgen en om de uitlopers van het Sart-Tilmanbos heen lopen. Tussen Chênée en de rivier strekte zich in die tijd een grote vlakte uit: de «Campagne de Quinquempoix»; daardoor liep het kanaal van Luxemburg dat op initiatief van Napoleon I was gegraven. Het tracé was dus gevonden: een grote boog naar Val-Benoît om vandaar loodrecht op de rivier uit te komen ter hoogte van Rivage-en-Pot (of Rivage-en-Bac), een gehucht tussen Fétinne en Kinkempois vanwaar de platboomde veerponten vertrokken naar Chaudfontaine. In 1839 werd met de bouwwerken voor de brug in Val-Benoît begonnen en op 16 juli 1842 werd het kunstwerk opgeleverd. In 1937 werd de brug gesloopt om plaats te maken voor twee stalen constructies met een robuust ogende bovenbouw, maar het lot was die niet gunstig gezind: op 31 augustus 1939, bij het begin van de «schemeroorlog», ontploften de springladingen die in de brugpijlers waren geplaatst en stortten de brugdekken in de Maas. Na de oorlog werden ze vervangen door stalen bruggen zonder bovenbouw.

Reeds vóór de bouw van het hellend vlak en de brug in Val-Benoît was de spoorweg in Luik en Keulen al aan de orde. In 1829 bijvoorbeeld, stelde John Cockerill aan Willem de Eerste, koning der Nederlanden, voor om in ons land spoorwegen aan te leggen. Vanaf 1831, een jaar na onze onafhankelijkheid, eisten de industriële kringen van Aken en Keulen dat een «IJzeren Rijn» zou worden aangelegd. Deze moest aansluiten op het Belgische spoornet in wording en naar de haven van Antwerpen lopen om zo een alternatief te bieden voor de soms onbetrouwbare waterwegen naar Nederland.

Dankzij de volharding van twee zakenmannen, Camphausen uit Keulen en Hansemann uit Aken, werd op 3 maart 1833 een comité opgericht met het oog op de aanleg van een spoorweg tussen Keulen en Aken. Er werd een beroep gedaan op de financiële steun van de staat, maar koning Frederik Willem III besteedde er al even weinig aandacht aan als aan het Rijn-Weserproject. Op 5 december 1833 overwoog hij toch de aanleg van zo'n spoorlijn en stemde hij erin toe, een rijksgarantie te verlenen voor de afbetalingen en interesten van het geïnvesteerde kapitaal. Door het aantal inschrijvingen op de aandelen kon vervolgens, begin 1834, gestart worden met de voorbereiding van de werken.

Het definitieve tracé, goedgekeurd in 1837, was het onderwerp van een polemiek tussen de gezagsdragers van Aken en Eupen. Laatstgenoemden wilden dat de

trein door Eupen, Raeren en Stolberg zou rijden zonder de belangrijke stad Aken aan te doen. De gezagsdragers van die stad ondernamen een protestactie die uiteindelijk leidde tot een beslissing in hun voordeel.

Aan Duitse zijde kampte de private Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, die de concessie voor de lijn had verkregen, sedert 1840 met financiële problemen. Ten slotte kocht de Belgische overheid 4000 aandelen van die maatschappij waarbij ze stemgerechtigd werd in de Raad van Bestuur.

Het eerste spoorgedeelte van 7 kilometer verbond Keulen met Müngersdorf en werd uiteindelijk ingehuldigd op 2 augustus 1839. Hoewel dat lijntje geen belangrijke centra aandeed, was het succes zo groot dat van 2 augustus tot 31 oktober 1839, reeds 50 300 reizigers waren geteld, tegen alle verwachtingen in. Het gedeelte Müngersdorf-Aken werd op 6 september 1841 in gebruik genomen. In de loop van de eerste 4 maanden telde men al 110 280 reizigers...

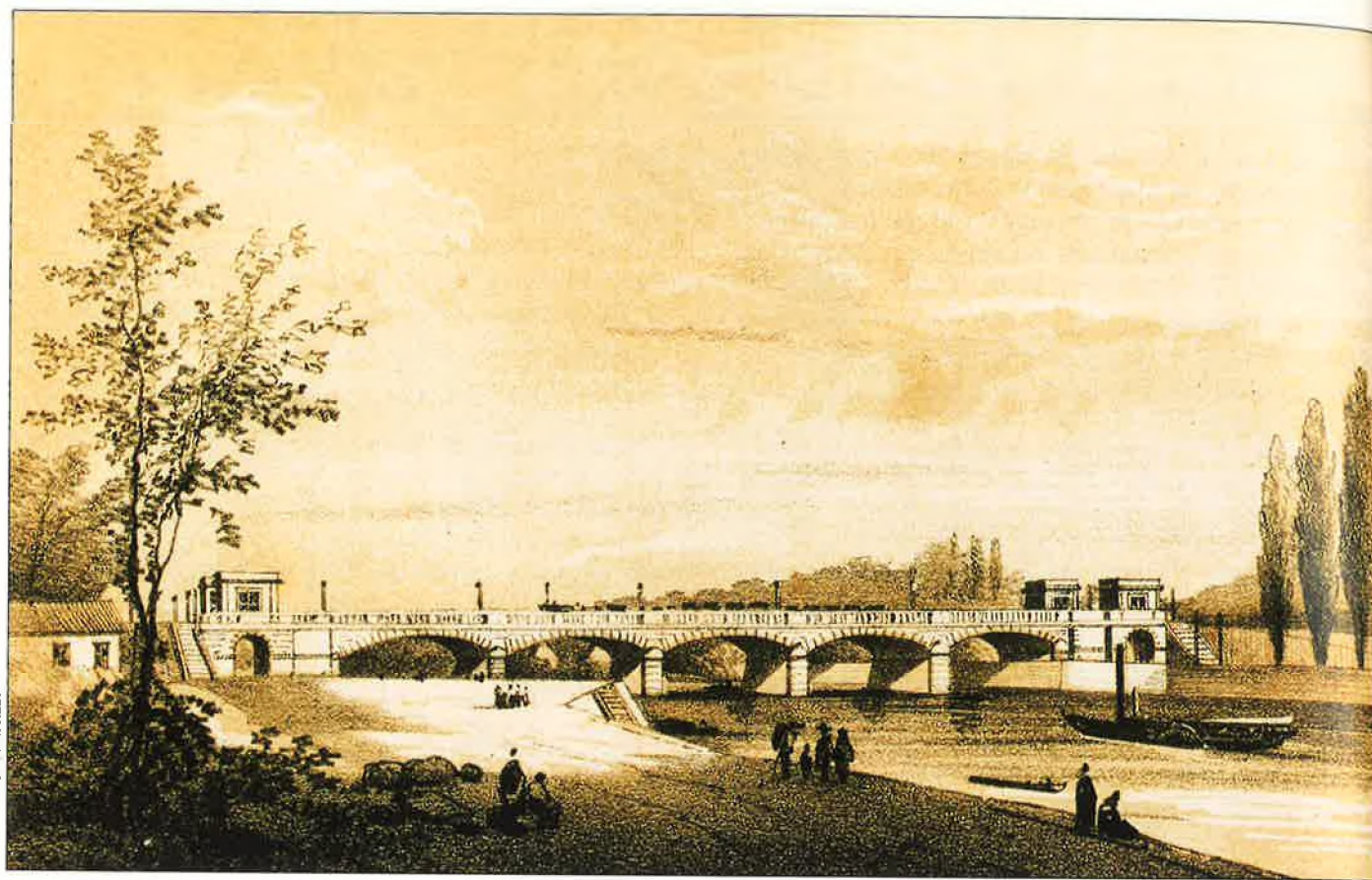
Op de eerste drie stoomlocomotieven, in Engeland gebouwd door Longridge & Co, volgden andere van Engelse en Belgische makelij, alsook een Duitse locomotief van de constructeur Dobb & Pönsgen.

In België verliep de aanleg van het laatste spoorgedeelte, tussen Verviers en Aken, niet zonder moeilijkheden. Net als tussen Luik en Verviers, waar tien tunnels nodig waren, moesten er negen tunnels worden gegraven met een totale lengte van 1 350 meter en moesten er drie grote bruggen worden gebouwd over de meanders van de Vesder tot in Dolhain, alsook een tunnel en hellende vlakken aan weerskanten van Ronheide (Aken-Zuid) wat toen Pruisisch grondgebied was.

Van die talrijke kunstwerken vermelden we in België de viaduct van Dolhain die 200 meter lang en 18 meter hoog is, en in Pruisen die van Hergenrath-Hammersbrück, 209 meter lang en 40 meter hoog.



VERZAMELING P. PASTELS



De Belgische en Pruisische sporen werden verbonden onder de brug van de rue Mitoyenne in Herbesthal. En de Belgisch-Pruisische grensovergang bevond zich in twee stations: aan Belgische zijde in Welkenraedt en aan Pruisische zijde in Herbesthal, dat later een monumentaal gebouw kreeg dat de Duitse architectuur van de 19e eeuw treffend typeert. De twee stations, die op een paar honderd meter van elkaar lagen, waren gewoon gescheiden door een grens- en wegbrug over de sporen.

Toen de verbinding eindelijk klaar was, werd de eerste belangrijke internationale lijn Antwerpen – Luik – Keulen plechtig ingereiden in 1843, precies 150 jaar geleden. De Belgische en Pruisische staten stonden erop dat de inhuldiging groots zou verlopen, de voor de aanleg van de lijn geleverde inspanningen waardig. De feestelijkheden duurden zes dagen en verliepen in aanwezigheid van de belangrijkste prominenten en van koning Leopold de eerste en prins-regent Willem, de toekomstige Willem de eerste. De feesten hadden plaats op 13 oktober 1843 in Antwerpen en op 14 oktober in Luik. Op 15 oktober 1843 vertrokken vroeg in de morgen vijf treinen naar Luik – de eerste bestond uit 26 rijtuigen, berlines en diligences, getrokken door twee stoomlocomotieven – om aan weerszijden van de Gueule-viaduct samen te komen. In een lager gelegen weide was een sierlijk paviljoen gebouwd om de 2 500 genodigden te ontvangen. Na de gebruikelijke heildronken werd de reis voortgezet tot in Keulen Zentralbahnhof,

Toen de verbinding eindelijk klaar was, werd de eerste belangrijke internationale lijn Antwerpen – Luik – Keulen plechtig ingereiden in 1843.

waar alles behoorlijk in het honderd liep: in de verwarring, die men zich goed kan indenken, dienden sommige genodigden drie uur op hun bagage te wachten. Maar een overdadig banket met oude Rijnwijn in overvloed vrolijkte het gezelschap weer op. De feestelijkheden werden op 16, 17 en 18 oktober 1843 in Pruisen voortgezet.

Een nieuw tijdperk brak aan!

Maar de exploiterende maatschappij, de «Rheinische Eisenbahn Gesellschaft», was toen wellicht nog niet van plan om de Rijn over te steken want het kopstation van de lijn werd gebouwd langs de Rijn in het plaatsje «Am Türnchen», op ongeveer een kilometer van het huidige centraal station. Het eindpunt kwam in 1859 dicht bij het stadscentrum te liggen met het «Zentrale Personenzüge Station», dat precies tussen de Rijn en de Dom was gelegen.

Er moest echter nog 16 jaar, nl. tot 3 oktober 1859, worden gewacht eer de monumentale dombrug, de ontbrekende schakel in de verbinding België – Duitsland, tot stand kwam. Nochtans werd al vanaf 1847 reclame gevoerd voor een spoorverbinding tussen België en Berlijn, wat niet in tegenspraak was met de werkelijkheid, want de Duitsers besloten om de rijtuigen bij gebrek aan een brug met een pont over de rivier te zetten. De gemeenschappelijke douaneformaliteiten voor het

reizigersverkeer tussen België en Pruisen gebeurden in Herbesthal. Welkenraedt werd pas belangrijk vanaf 1870, toen de lijn naar Plombières werd geopend. Die lijn werd naderhand verlengd, in de ene richting naar Gemmenich en Aken-West in 1872, in de andere naar Aubel in 1895, waar ze aansloot op de van Luik komende lijn van het plateau van Herve. Via een dubbelsporige bocht, die nu verdwenen is, konden bepaalde treinen rechtstreeks naar Plombières en Pruisen rijden zonder Aachen-Zentral aan te doen. Het station dat in die bocht lag, kreeg de naam Welkenraedt-West. Kort na de eerste wereldoorlog veranderden de verkeersstromen in die mate dat de bocht overbodig werd waardoor Welkenraedt-West en de overweg aan de rue de l'Eglise werden afgeschaft.

Na de eerste wereldoorlog gingen het ongeveer 12 kilometer lange lijnvak Welkenraedt-Ronheide en de stations Herbesthal, Astenet en Hergenrath tot het Belgische net behoren als gevolg van de aanhechting bij België van de kantons Eupen-Malmedy door het verdrag van Versailles. Het station van Herbesthal bleef behouden als grensstation voor het internationale reizigersverkeer terwijl Astenet en Hergenrath gedurende enkele jaren instonden voor de douanecontrole van de reizigers van de stoptreinen.

Tot in 1914 vonden de douaneverrichtingen inzake goederenvervoer op Belgisch grondgebied in Verviers-West plaats. De wagens reden verzegeld

Welkenraedt werd pas belangrijk vanaf 1870, toen de lijn naar Plombières werd geopend.

tussen beide landen en werden behandeld in Verviers. Het verkeer nam zo snel toe dat de douanekantoren te klein werden en gedurende jaren dienden de kelders van de aanpalende gebouwen te worden gehuurd om er de te bevrachten colli in op te slaan...

Behalve het station kreeg België ook de locomotiefloods van Herbesthal die een bruggehoofd vormt voor zowel het binnenverkeer als voor het verkeer richting Duitsland. Er kwam bovendien een vertakingsstation, want op 1 maart 1864 werd een verbinding geopend tussen Eupen en Herbesthal.

Tijdens de tweede wereldoorlog kreeg de lijn Luik-Aken het hard te verduren. In mei 1940 blies het zich terugtrekkende Belgische leger de kunstwerken op, terwijl de Wehrmacht in september 1944 op zijn beurt de voorlopig herstelde kunstwerken vernielde. Zodra het verkeer hersteld was, plande de NMBS de elektrificatie van haar belangrijkste lijnen. De elektrificatie van het lijnvak Luik – Verviers-Centraal was officieel klaar op 17 mei 1966, terwijl 's anderendaags de feesttrein richting Keulen reed.

De lijn dient nu uitsluitend voor het reizigersverkeer en met het IC/IR-plan van 1984 kreeg de verbinding Oostende – Brussel – Luik – Keulen klokvast treinen, die door de reizigers ten zeerste op prijs worden gesteld. □



DE POLITIEDIENSTEN

Opdrachten en betrekkingen met de burger

L. GILIEAUX

Onlangs hebben we de nieuwe, bij wet ingevoerde algemene organisatie van de Belgische politiediensten besproken: rijkswacht, gemeentepolitie, gerechtelijke politie bij de parketten en bijzondere politiediensten: spoorweg-, zeevaart- en luchtvaartpolitie. De wet heeft ook een aantal opdrachten van de politiediensten bepaald, evenals de voorwaarden waaronder ze moeten worden vervuld, onder andere met betrekking tot de burger.

We bespreken nu enkele van die opdrachten en de eraan verbonden voorwaarden. Zo begrijpen we beter wat de bevoegdheden en beperkingen van die diensten zijn, zodat we niet ondoordacht handelen wanneer we ermee in contact komen.

DOORZOEKEN VAN PLAATSEN FOUILLERING VAN PERSONEN DOORZOEKEN VAN VOERTUIGEN

Veronderstel dat je, terwijl je ergens onderweg bent, plots door een politieman of rijkswachter wordt aangesproken, die je meedeelt dat hij je voertuig of de plaats waar je bent, gaat doorzoeken of dat hij je gaat fouilleren ... Je zult je dan verbaasd afvragen of hij dat recht heeft en of je moet gehoorzamen. In bepaalde gevallen mag hij dat inderdaad, maar er moeten wel een aantal voorwaarden zijn vervuld.

DOORZOEKEN VAN PLAATSEN

Bij ernstig en nakend gevaar voor rampen, onheil of schadegevallen of wanneer het leven of de lichamelijke

integriteit van personen ernstig wordt bedreigd, kunnen de politiediensten zowel overdag als 's nachts gebouwen, bijgebouwen, vervoermiddelen (trein, vliegtuig, schip ...) en zelfs onbebouwde plaatsen doorzoeken wanneer:

☐ de persoon die voor die plaats verantwoordelijk is, erom verzoekt of erin toestemt;

☐ het op die plaats gemelde gevaar op geen andere wijze kan worden afgewend en de persoon die verantwoordelijk is, niet kan worden bereikt.

In al die gevallen mag het doorzoeken slechts gebeuren om personen op te sporen die in gevaar verkeren of om de oorzaak van het gevaar op te sporen met het doel ze te verhelpen.

Zo nodig kan de ontruiming van die plaatsen evenals van hun onmiddellijke omgeving worden bevolen. De bevoegde burgemeester moet dan altijd zo spoedig mogelijk op de hoogte worden gebracht, evenals de eigenaar of de bezitter van de doorzochte plaatsen of goederen.

FOUILLERING VAN PERSONEN

De politiediensten kunnen, om er zich van te vergewissen dat een persoon geen wapen draagt of een voorwerp dat gevaarlijk is voor de openbare orde, een veiligheidsfouilleren doen wanneer:

☐ de politieambtenaar bij een identiteitscontrole op grond van iemands gedragingen, van materiële aanwijzingen of van de omstandigheden, redelijke gronden heeft om te denken dat die persoon een wapen zou kunnen dragen of een voorwerp dat gevaarlijk is voor de openbare orde;

☐ die persoon het voorwerp uitmaakt van een aanhouding;

☐ personen deelnemen aan openbare bijeenkomsten die een reële bedreiging vormen voor de openbare orde;

☐ personen toegang hebben tot plaatsen waar de openbare orde wordt bedreigd.

De veiligheidsfouilleren gebeurt door het betasten van het lichaam en de kleding van de gefouilleerde persoon en door de controle van zijn bagage. Ze mag niet langer duren dan de daartoe noodzakelijke tijd en de persoon mag er niet langer dan een uur voor worden opgehouden. Wanneer het echter een gerechtelijke fouilleren betreft en er aanwijzingen bestaan om te denken dat de persoon overtuigingsstukken of bewijsmateriaal in verband met een misdaad of wanbedrijf bij zich draagt, mag de gefouilleerde persoon ten hoogste zes uur worden opgehouden. Algemeen geldt dat de fouilleren moet worden uitgevoerd door een politieambtenaar van hetzelfde geslacht als de gefouilleerde. Tenslotte vermelden we nog dat personen die in een cel worden opgesloten, vooraf kunnen worden gefouilleerd om te controleren of ze niet in het bezit zijn van voorwerpen of stoffen die gevaarlijk zijn voor henzelf of voor anderen of die van dien aard zijn dat ze een ontvluchting vergemakkelijken.

DOORZOEKEN VAN VOERTUIGEN

De politiediensten kunnen ook overgaan tot het doorzoeken van een voertuig of enig ander vervoermiddel zowel in het verkeer als geparkeerd, op de openbare weg of op voor het publiek toegankelijke plaatsen wanneer ze, op basis van gedragingen van de bestuurder of de passagiers, van omstandigheden of aanwijzingen, redelijke gronden hebben om te denken dat het voertuig of vervoermiddel werd gebruikt, wordt gebruikt of zou kunnen worden gebruikt:

☐ om een misdrijf te plegen;

☐ om opgespoorde personen een schuilplaats te geven of ze te vervoeren;

☐ om voor de openbare orde gevaarlijke voorwerpen, overtuigingsstukken of bewijsmateriaal op te slaan of te vervoeren.

De fouilleren mag over het algemeen niet langer duren dan noodzakelijk is en niet langer dan een uur, behalve wanneer een magistraat er anders over beslist.

AANHOUDING

In bepaalde gevallen mogen de politiediensten iemand aanhouden, ook al hebben ze daarvoor (nog) geen toelating van een rechter. Omdat het echter gaat om een aantasting van een fundamenteel grondwettelijk recht, de bewegingsvrijheid, heeft de wet voor aanhoudingen zonder voorafgaande rechterlijke toelating zeer strikte beperkingen vastgesteld.

STRIKTE VOORWAARDEN

Volgens de wet kunnen de politieambtenaren in geval van volstrekte noodzaak overgaan tot de bestuurlijke aanhouding van personen:

☐ die het vrije verkeer hinderen (bijvoorbeeld iemand die bij een demonstratie het normale verkeer belemmert);

☐ die de openbare rust daadwerkelijk verstoren (bijvoorbeeld door onbesuisd gedrag);

☐ ten aanzien van wie er op grond van zijn gedragingen, van aanwijzingen of van omstandigheden, redelijke gronden zijn om te denken dat hij voorbereidingen treft om een misdrijf te plegen dat de openbare rust of de openbare veiligheid ernstig in gevaar brengt, met het doel hem te beletten een dergelijk misdrijf te plegen;

☐ die een dergelijk misdrijf aan het plegen is, teneinde dit te doen ophouden. De vrijheidsbeneming door een bestuurlijke aanhouding mag nooit langer duren dan de tijd vereist door de omstandigheden die haar rechtvaardigen, en mag in geen geval twaalf uur te boven gaan. Wanneer die aanhouding echter gepaard gaat met een gerechtelijke aanhouding, mag de vrijheidsbeneming ten hoogste vierentwintig uur duren.

CONTROLES

De agent die een bestuurlijke aanhouding verricht, moet hiervan zo spoedig mogelijk zijn oversten verwittigen. Deze laatste brengen op hun beurt onmiddellijk de bevoegde overheid op de hoogte. In elk geval worden het uur en de duur van de aanhouding in een daartoe speciaal bijgehouden register ingeschreven. Dit register wordt door de aangehouden persoon bij zijn aankomst en vertrek getekend. Indien hij niet kan of wil tekenen, wordt verslag opgemaakt van de weigering of de onmogelijkheid om te tekenen met vermelding van de reden ervan. Ten slotte mag elke persoon die bestuurlijk wordt aangehouden, vragen dat een persoon in wie hij vertrouwen heeft, hiervan wordt verwittigd.

EERBIED VOOR AANGEHOUDEN OF GEVANGEN PERSONEN

Om voor de hand liggende redenen in verband met de eerbiediging van het privé-leven mogen de politiediensten aangehouden, gevangen of tijdelijk opgehouden personen, buiten noodzaak, niet aan publieke nieuwsgierigheid blootstellen. Ze mogen die personen zonder hun instemming niet onderwerpen of laten onderwerpen aan vragen van journalisten of anderen die vreemd zijn

In bepaalde gevallen mogen de politiediensten iemand aanhouden, ook al hebben ze daarvoor (nog) geen toelating van een rechter.



aan de zaak, noch van hen beeldopnamen maken of laten maken, behalve die welke bestemd zijn voor hun identificatie of voor andere door de gerechtelijke overheid vastgestelde doeleinden. Ze mogen de identiteit van die personen niet bekend maken zonder de instemming van die overheid, behalve om hun verwanten te verwittigen.

IDENTITEITSCONTROLES MEER DUIDELIJKHEID EN STRIKTERE REGELS

De wet staat toe om geweld te gebruiken met het doel de orde te handhaven of te herstellen. Maar ook op dit gebied gelden zeer strikte voorwaarden.

De wet bracht duidelijkheid in een toestand die vroeger vaag was en aanleiding gaf tot betwistingen. Voortaan zijn die controles wettelijk toegelaten, maar ze mogen alleen worden uitgevoerd in nauwkeurig bepaalde omstandigheden. De uitvoering van de identiteitscontrole wordt dus niet meer uitsluitend aan het oordeel van de politieambtenaren overgelaten, waardoor er een einde zou moeten komen aan situaties waarin controles meestal of zelfs vooral leken te worden verricht op basis van het feit dat de betrokken persoon er wat vreemd of marginaal uitzag en waarin die maatregelen voornamelijk als beledigend of zelfs provocerend worden aanvoeld.

ENKELE TOEPASSINGEN

Identiteitscontroles worden uitgevoerd bij ieder persoon wiens vrijheid wordt benomen of die een misdrijf heeft gepleegd. De politiediensten kunnen eveneens de identiteit controleren van ieder persoon tegenover wie ze, op grond van zijn gedragingen, van omstandigheden of van verschillende aanwijzingen, redelijke gronden hebben om te denken dat hij wordt opgespoord, dat hij heeft gepoogd om een misdrijf te plegen of zich daarop voorbereidt, of dat hij de openbare orde zou kunnen verstoren of heeft verstoord. Ook kunnen personen worden gecontroleerd die een plaats wensen te betreden waar er een bijeenkomst is die een reële bedreiging vormt voor de openbare orde of een plaats waar de openbare orde om welke reden dan ook wordt bedreigd.

REGELS

De identiteitsstukken die aan de politieambtenaar worden overhandigd, mogen slechts worden ingehouden gedurende de tijd die voor de verificatie van de identiteit noodzakelijk is, en moeten daarna onmiddellijk aan de betrokkene worden teruggegeven. Wanneer de gecontroleerde persoon weigert of in de onmogelijkheid verkeert

om het bewijs te leveren van zijn identiteit, alsook wanneer zijn identiteit twijfelachtig is, mag hij worden opgehouden gedurende de tijd die voor de verificatie noodzakelijk is. Hij moet dan de mogelijkheid krijgen om zijn identiteit op eender welke manier te bewijzen. In geen geval mag de betrokkene daarvoor langer dan twaalf uur worden opgehouden. Indien de vrijheid van die persoon wordt benomen om zijn identiteit te verifiëren, moet dit worden vermeld in het hiervoor genoemde register van de bestuurlijke aanhoudingen.

GEBRUIK VAN GEWELD

De wet staat toe om geweld te gebruiken met het doel de orde te handhaven of te herstellen. Maar ook op dit gebied gelden zeer strikte voorwaarden. Gebruik van geweld moet altijd het laatste middel zijn, en het moet door het nagestreefde doel kunnen worden gerechtvaardigd. Bovendien moet het gebruik van geweld altijd redelijk zijn en in verhouding tot het nagestreefde doel. De politiediensten moeten dus oordeelkundig en naargelang van de omstandigheden het meest geschikte middel kiezen om hun doel te bereiken: materieel geweld, bijvoorbeeld een deur intrappen, of persoonlijke dwang met het doel om iemand op een of andere manier onschadelijk te maken, wat kan gaan van gewoon vastgrijpen tot - als het echt moet - bewusteloos slaan. Aan het gebruik van geweld moet een waarschuwing voorafgaan, tenzij het politieoptreden daardoor helemaal ondoeltreffend zou worden.

GEBRUIK VAN VUURWAPENS

Het gebruik van vuurwapens valt uiteraard onder de hiervoor genoemde regels. Bovendien is het gebruik ervan tegen personen beperkt tot de volgende gevallen:

- tegen gewapende personen of in de richting van voertuigen aan boord waarvan zich gewapende personen bevinden of in geval van een op heterdaad ontdekt wanbedrijf met geweld, indien redelijkerwijze mag worden aangenomen dat die personen in het bezit zijn van vuurwapens klaar voor gebruik en dat zij die wapens zullen gebruiken tegen personen;
- wanneer de politieambtenaren in geval van volstreekte noodzakelijkheid zichzelf, noch de aan hun bescherming toevertrouwde personen, posten, vervoer van gevaarlijke goederen of plaatsen op een andere wijze kunnen verdedigen.

VEILIG VERKEER

In ons land rijden er bijna vijf miljoen auto's en vrachtwagens, hebben we vier kilometer weg per vierkante kilometer oppervlakte en tellen we vijf verkeersdoden per dag. Verkeersveiligheid is dus niet zomaar een actueel onderwerp, het is een levensgroot probleem - letterlijk. Deskundigen bestuderen het, publiceren en vergaderen erover; de VLAAMSE STICHTING VOOR VERKEERSKUNDE heeft hier sinds 1986 een organiserende en coördinerende taak. De voorzitter van die stichting, doctor ROMAIN POTE, heeft een terminologielijst tot stand gebracht. Ze is in juni 1993 uitgegeven door KLUWER EDITORIAL als onderdeel van het INFORMATIEPAKKET VERKEERSSPECIALIST, onder de titel «Begrippenlexicon - Actuele verkeerskundige begrippen».

Het lexicon telt eenendertig bladzijden; het bestaat uit een inleiding, een alfabetische en een thematische index, en de terminologielijst zelf. Een dertigtal begrippen eruit laat ik hier graag aan bod komen.

Hoe veilig een auto is, wordt bepaald door zijn actieve en zijn passieve veiligheid; ACTIEVE VEILIGHEID is erop gericht ongevallen te voorkomen, PASSIEVE VEILIGHEID beperkt de gevolgen van ongevallen. Grote ruiten zijn actief, veiligheidsgordels zijn passief.

Ook een weg is veilig of onveilig. Een ZWART PUNT is een kruispunt of een stuk weg van honderd meter waar in één jaar minstens drie ongevallen met lichamelijk letsel zijn gebeurd.

Om de verkeersveiligheid van een weg te verbeteren zijn er snelheidsvertragende ingrepen nodig, bijvoorbeeld ASVERSCHUIVINGEN (zodat het verkeer niet meer rechtdoor kan), WEGVERNAUWINGEN, VERKEERSDREMPELS en de wat langere VERKEERSPLATEAUS, en het creëren van een

TAAL-WIJZER

ERIC DE BAERDEMAEKER



POORTEFFECT om de automobilisten erop te wijzen dat ze een centrumgebied binnenrijden. Een ROTONDE is veiliger dan een gewoon kruispunt; het is een ROND VERKEERSPLEIN waarop het verkeer voorrang heeft en in een rondgaande beweging verloopt. Rijstroken maken het makkelijker om het verkeer in goede banen te leiden; om te voorkomen dat een onachtzame chauffeur van zijn lijn afwijkt, wordt er tussen de rijstroken een RIBBELREFLEXLIJN aangebracht: die veroorzaakt een sterk bromgeluid als de wielen van de auto erop komen. Zwaar vervoer moet op steile hellingen van snelwegen de KRUIPSTROOK op. Voetgangers komen vooral in gevaar bij het oversteken. In het midden van de weg kunnen ze op een VERKEERSEILAND veilig even wachten tot ze weer verder kunnen. Een andere zwakke weggebruiker is de fietser. Zeker in de stad laat de BEFIETSBAAKHEID veel te wensen over. Als er al een fietspad

ligt, is het meestal een AANLIGGEND FIETSPAD, dat in tegenstelling tot een VRIJLIGGEND FIETSPAD niet door een ruimte of hindernis van de rijbaan gescheiden is. Nieuw in de stad is de FIETSSUGGESTIESTROOK: een één tot anderhalve meter brede strook op de rand van de rijbaan, in een afstekende wegbekleding. Normaal wordt ze door fietsers en bromfietzers gebruikt. Door het vernauwde effect draagt de fietssuggestiestrook bij tot de SNELHEIDSBEBEERSING. Volgens een boutade zijn er geen onveilige auto's, maar alleen onveilige chauffeurs. Er rijden inderdaad BROKKENMAKERS rond, of wetenschappelijker gezegd: VERKEERSDEELNEMERS met een grote ONGEVALSGENEIGDHEID. KOFFERRIJERS bijvoorbeeld; dit zijn bestuurders die te dicht bij hun voorligger rijden, zonder de VEILIGHEIDSAFSTAND te respecteren. De veiligheidsafstand neemt toe met de snelheid, maar je kunt hem ook in tijd uitdrukken: twee seconden bij droog wegdek, drie seconden of meer bij nat wegdek.

Dit heeft natuurlijk te maken met de STOPAFSTAND van het voertuig. De REMAFSTAND is iets anders, namelijk de afstand die je aflegt vanaf het ogenblik dat je begint te remmen totdat je voertuig stilstaat. De stopafstand is de remafstand plus de afstand die je aflegt tijdens de REACTIETIJD. Omdat die gemiddeld één seconde bedraagt, spreekt VAN DALE van SCHRIKSECONDE. Een dronken of vermoeide chauffeur zal aan die ene seconde niet genoeg hebben. Ook het LICHTBAKEFFECT kan een onfite bestuurder parten spelen: dan rijdt hij onbewust recht op een lichtbron af, een lantaarnpaal bijvoorbeeld, of een tegenligger.

Wie het openbaar vervoer gebruikt terwijl hij over een alternatief vervoermiddel beschikt, noemen we een KEUZEREIZIGER. Vanuit het standpunt van de vervoersmaatschappij is hij een CAPTIVE REIZIGER. Veel openbaar-vervoer-gebruikers rijden met hun auto of fiets van hun woning naar de halte van het openbaar vervoer. Dit heet PARK AND RIDE (P + R) of in het Nederlands PARKEER EN REIS. Als er naast de parkeergelegenheid ook fietsstallingen zijn, hebben we het over BIKE AND RIDE. Het aardigste krijg je als uitsmijter. Je laat je naar het station of de halte brengen en neemt daar afscheid met een zoen: KISS AND RIDE. Dóen.

VRAGENBUS

□ Schrijven kan nog altijd, en wel naar: NMBS Vragenbus AD 01.115 Charles Parentéstraat 28 1070 Brussel □ Dienstadres: Vragenbus AD 01.115 Sectie 10.

VRAGENBEL

Voor mensen in dienst. Alleen praktische problemen met het Nederlands. Bel 911/2014. □

De verschillende politieopdrachten blijken dus in veel gevallen heel kiese taken te zijn, die bovendien in soms erg moeilijke omstandigheden moeten worden uitgevoerd. Hopelijk bevordert de onlangs ingevoerde reorganisatie de efficiënte werking van die diensten. Zo kunnen ze beter hun taken vervullen in het belang van de samenleving en van de burgers, en worden ze des te meer gewaardeerd. □