



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

**BEKNOPT VERSLAG**

**COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**woensdag**

**mercredi**

**06-06-2001**

**06-06-2001**

**14:00 uur**

**14:00 heures**

## INHOUD

- Vraag van de heer Filip De Man tot de minister van Telecommunicaties en Overheidsbedrijven en Participaties over "de oprichting van een centrum 123ter" (nr. 4740) 1  
*Sprekers: Filip De Man, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liquidatie van brievenbussen door De Post" (nr. 4743) 2  
*Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Vraag van de heer Guy Hove aan de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "het Lotto-abonnement" (nr. 4751) 3  
*Sprekers: Guy Hove, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de intentie van De Post om de verkoop van rouwpostzegels te beperken tot begrafenisondernemers" (nr. 4777) 3  
*Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicaties, Overheidsbedrijven en Participaties over "de koolstofmonoxidevergiftiging bij het personeel van het postsorteercentrum van Charleroi X" (nr. 4790) 4  
*Sprekers: Olivier Chastel, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de steun van de Nationale Loterij aan de 'Special Olympics'-manifestatie" (nr. 4805) 5  
*Sprekers: Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems*, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport over "de voorstellen van alternatieve financiering die de federale regering in het kader van het toekomstig tienjareninvesteringsplan van 7

## SOMMAIRE

- Question de M. Filip De Man au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la création d'un centre 123ter" (n° 4740) 1  
*Orateurs: Filip De Man, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la suppression des boîtes aux lettres par La Poste" (n° 4743) 2  
*Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question de M. Guy Hove au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'abonnement au Lotto" (n° 4751) 3  
*Orateurs: Guy Hove, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'intention de La Poste de limiter la vente des timbres à apposer sur les faire-parts de décès aux entreprises de pompes funèbres" (n° 4777) 3  
*Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'intoxication au monoxyde de carbone du personnel du centre de tri de Charleroi X" (n° 4790) 4  
*Orateurs: Olivier Chastel, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le soutien apporté à la manifestation 'Special Olympics' par la Loterie Nationale" (n° 4805) 5  
*Orateurs: Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems*, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les propositions de financements alternatifs envisagés par le gouvernement fédéral dans le cadre de la réalisation du futur plan 7

de NMBS overweegt". (nr. 4619) <i>Sprekers:</i> <b>Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant</b> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		décennal d'investissement de la SNCB". (n° 4619) <i>Orateurs:</i> <b>Jean-Pierre Grafé, Isabelle Durant</b> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Interpellatie van de heer Claude Eerdeken tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de moeilijkheid om betrouwbare informatie te krijgen aan de stationsloketten" (nr. 787) <i>Sprekers:</i> <b>Claude Eerdeken</b> , voorzitter van de PS-fractie, <b>Isabelle Durant</b> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	9	Interpellation de M. Claude Eerdeken à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la difficulté d'obtenir des informations fiables auprès des guichets des gares" (n° 787) <i>Orateurs:</i> <b>Claude Eerdeken</b> , président du groupe PS, <b>Isabelle Durant</b> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	9
Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen die voortvloeien uit het tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract" (nr. 4677) - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Belgisch-Luxemburgs protocolakkoord betreffende de modernisering van de NMBS-verbinding Brussel-Luxemburg" (nr. 4723) <i>Sprekers:</i> <b>Jean-Pierre Grafé, François Bellot, Isabelle Durant</b> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	10	Questions orales jointes de - M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations découlant du second avenant au deuxième contrat de gestion" (n° 4677)  - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Protocole d'accord belgo-luxembourgeois portant sur la modernisation des lignes SNCB reliant Bruxelles et Luxembourg" (n° 4723) <i>Orateurs:</i> <b>Jean-Pierre Grafé, François Bellot, Isabelle Durant</b> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	10
Mondelinge vraag van de heer Pieter De Crem aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het Zaventemakkoord" (nr. 4814) <i>Sprekers:</i> <b>Pieter De Crem, Isabelle Durant</b> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	14	Question orale de M. Pieter De Crem à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord de Zaventem" (n° 4814) <i>Orateurs:</i> <b>Pieter De Crem, Isabelle Durant</b> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	14
Samengevoegde vragen van - mevrouw Greta D'Hondt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde" (nr. 4685) - de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbeteringen op lijn 52" (nr. 4778) <i>Sprekers:</i> <b>Greta D'Hondt, Joos Wauters, Isabelle Durant</b> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	16	Questions jointes de - Mme Greta D'Hondt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Puurs-Dendermonde" (n° 4685) - M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les améliorations sur la ligne 52" (n° 4778) <i>Orateurs:</i> <b>Greta D'Hondt, Joos Wauters, Isabelle Durant</b> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	16
Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe dubbeldektreinen die niet kunnen ingezet worden" (nr. 4684) <i>Sprekers:</i> <b>Jan Mortelmans, Isabelle Durant</b> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	18	Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux trains à impériale qui ne peuvent pas être mis en service" (n° 4684) <i>Orateurs:</i> <b>Jan Mortelmans, Isabelle Durant</b> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	18
Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport	19	Questions orales jointes de - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le	19

over "het project voor integrale kwaliteit bij de NMBS". (nr. 4690)

- de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geëlektrificeerde lijn nr. 43". (nr. 4691)

*Sprekers:* **François Bellot, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

projet de qualité totale au sein de la S.N.C.B.". (n° 4690)

- M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne électrifiée n° 43". (n° 4691)

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

Vraag van Mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het GEN-samenwerkingsakkoord met de Gewesten" (nr. 4714)

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

21 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord de coopération conclu avec les Régions au sujet de RER" (n° 4714)

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

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe reglementering in verband met de inbouw van LPG-installaties" (nr. 4727)

*Sprekers:* **Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

22 Question de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nouvelle réglementation concernant l'installation d'équipements LPG" (n° 4727)

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

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "uitzonderlijke transporten over de weg" (nr. 4763)

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

23 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les transports exceptionnels par route" (n° 4763)

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

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente gevallen van agressie ten opzichte van treinpersoneel en reizigers" (nr. 4774)

*Sprekers:* **Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

24 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents cas d'agression d'accompagnateurs de train et de voyageurs" (n° 4774)

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

Vraag van mevrouw Kristien Grauwels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorwegbermen" (nr. 4786)

*Sprekers:* **Kristien Grauwels, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

25 Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les talus bordant les voies ferrées" (n° 4786)

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

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 06 JUNI 2001

14:00 uur

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

du

MERCREDI 06 JUIN 2001

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.04 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

**01** **Vraag van de heer Filip De Man tot de minister van Telecommunicaties en Overheidsbedrijven en Participaties over "de oprichting van een centrum 123ter" (nr. 4740)**

**01.01** **Filip De Man** (VLAAMS BLOK): Ik heb mijn vraag in verband met centrum 127ter, niet 123ter, aan minister Duquesne gesteld, maar hij verwees me naar u door. Op de vraag van de Regie der Gebouwen om in Steenokkerzeel een gesloten centrum voor asielzoekers in te richten, kwam een negatief advies vanwege BIAC en Stedenbouw. De aanvrager zou niet eens eigenaar zijn van de percelen, noch over een machtiging tot onteigening beschikken.

Hoe reageert de minister hierop? Komt daardoor de planning van minister Duquesne in gevaar? Volgens minister Dusquesne is minister Daems verantwoordelijk voor het respecteren van de timing.

**01.02** **Minister Rik Daems** (*Nederlands*): Op procedureel vlak had het dossier op een elegantere manier kunnen worden overgebracht. De Regie der Gebouwen heeft een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest ingediend. Eens dit attest in haar bezit is, kan de onteigening aangevraagd worden en kan de procedure voor het vervolledigen van het bouwdoossier worden gestart.

Het voorlopig advies van BIAC is ongunstig, maar niet definitief. Het advies van de gemeente was, mits een aantal voorwaarden waaraan kan voldaan

La séance est ouverte à 14.04 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

**01** **Question de M. Filip De Man au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la création d'un centre 123ter" (n° 4740)**

**01.01** **Filip De Man** (VLAAMS BLOK): J'avais adressé ma question relative au centre 127ter - et non 123ter - au ministre Duquesne mais, de l'avis de ce dernier, cette matière ressortit à votre compétence. La demande de la Régie des bâtiments relative à la création d'un centre fermé à Steenokkerzeel s'est heurtée à un avis négatif de BIAC et de l'urbanisme. Le demandeur ne serait pas propriétaire des parcelles et ne disposerait pas davantage d'une autorisation d'expropriation.

Quelle est la réaction du ministre face à cette information? L'avis négatif précité menace-t-il le calendrier fixé par le ministre Duquesne? Selon celui-ci, le respect de ce calendrier relève de la responsabilité du ministre Daems.

**01.02** **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Sur le plan de la procédure, le dossier aurait pu être présenté plus élégamment. La Régie des bâtiments a introduit une demande de permis d'urbanisme. Dès qu'elle sera en possession de ce document, l'expropriation pourra être demandée et la procédure en vue de compléter le dossier relatif à la construction pourra démarrer.

L'avis négatif de BIAC ne revêt pas un caractère définitif. Quant à l'avis de la commune, il est – pour autant qu'il soit satisfait à une série de conditions –

worden, gunstig.

Ik heb gevraagd om inzake de timing de oorspronkelijke datum in de mate van het mogelijke te respecteren.

**01.03 Filip De Man (VLAAMS BLOK):** Kan de minister specifieker zijn over de timing? Het gaat om een voorlopig advies van BIAC. Wie zegt dat het definitief advies gunstig zal zijn?

**01.04 Minister Rik Daems (Nederlands):** Ik zal de timing aan de heer De Man overmaken. Ik meng mij niet in het advies van BIAC.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de liquidatie van brievenbussen door De Post" (nr. 4743)**

**02.01 Jozef Van Eetvelt (CVP):** De Post zou beslist hebben om een aantal brievenbussen te liquideren. Postbussen moeten binnen het bereik blijven van iedereen. Is er een onderzoek bezig naar het verwijderen van postbussen? Zou men dan niet best overleg plegen met de gemeentebesturen? Zal het wegnemen van postbussen een grote besparing opleveren? Hoeveel bussen zullen verdwijnen?

**02.02 Minister Rik Daems (Nederlands):** Deze vraag gaat dus over de rode postbussen waarin men de te verzenden post deponeert.

Het aantal bussen is nooit vast geweest. Er zijn er ongeveer 19.000, bij de laatste telling 6.436 in Vlaanderen, 8.757 in Wallonië en 3.646 in Brussel. Een aantal werd verwijderd, namelijk 120 in Vlaanderen, 128 in Wallonië en 80 in Brussel.

De inventarisering is aan de gang. Het criterium is dat de bus wordt weggenomen als er minder dan twintig stukken per dag worden gedeponereerd en er een andere bus is op minder dan één kilometer. Zijn er meer dan twintig stukken, dan kan een bus maar worden verwijderd als er een andere bus op minder dan 50 meter is. Verwijdering van bussen heeft vaak te maken met overactieve postmeesters.

favorable.

En ce qui concerne le calendrier, j'ai demandé que la date fixée initialement soit respectée dans la mesure du possible.

**01.03 Filip De Man (VLAAMS BLOK):** Le ministre pourrait-il être plus précis en ce qui concerne le calendrier ? Il s'agit d'un avis provisoire de BIAC. Qui nous garantit que son avis définitif sera favorable ?

**01.04 Rik Daems, ministre (en néerlandais):** Je communiquerai le calendrier à M. De Man. Et pour ce qui est de l'avis de BIAC, je n'ai pas à m'en mêler.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations sur "la suppression des boîtes aux lettres par La Poste" (n° 4743)**

**02.01 Jozef Van Eetvelt (CVP):** La Poste aurait décidé de supprimer une série de boîtes aux lettres. Or, chacun doit pouvoir accéder aisément à une boîte. Une étude sur l'opportunité éventuelle de supprimer les boîtes aux lettres est-elle en cours ? Ne conviendrait-il pas que le ministre se concerte avec les administrations communales au sujet de la suppression des boîtes aux lettres ? Cette mesure permettra-t-elle de réaliser une économie substantielle ? Combien de boîtes le ministre supprimera-t-il ?

**02.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais):** Votre question concerne les boîtes aux lettres rouges, où les gens déposent le courrier qu'ils souhaitent expédier.

Le nombre de ces boîtes n'a jamais été fixe. Il en existe environ 19.000 dont - sur la base du dernier recensement - 6.436 en Flandre, 8.757 en Wallonie et 3.646 à Bruxelles. Un certain nombre d'entre elles ont été supprimées, plus exactement 120 en Flandre, 128 en Wallonie et 80 à Bruxelles.

On en dresse actuellement l'inventaire. Le principe est qu'on supprime une boîte si moins de vingt envois y sont déposés journalièrement et s'il y a une autre boîte à moins d'un kilomètre. Si plus de vingt envois sont déposés dans une boîte, celle-ci pourra être supprimée s'il en existe une autre à moins de cinq cents mètres. La suppression d'une boîte est souvent liée à l'hyperactivité du perceuteur.

De toepassing van de criteria zou een besparing opleveren van 166 miljoen frank per jaar.

In Klein-Brabant werden geen bussen weggenomen.

**02.03 Jozef Van Eetvelt (CVP):** Ik meen dat de gemeenten moeten betrokken worden bij verantwoorde besparingen. Kan de gemeenten worden gevraagd of bepaalde brievenbussen overbodig zijn en of op bepaalde plaatsen nieuwe brievenbussen nodig zijn?

**02.04 Minister Rik Daems (Nederlands):** Ik heb geen bezwaar tegen een dergelijk initiatief, maar ik wil niet de indruk wekken dat het om een gemeenschappelijk beslissingsproces zou gaan.

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van de heer Guy Hove aan de minister van Telecommunicatie, Overheidsbedrijven en Participaties over "het Lotto-abonnement" (nr. 4751)**

**03.01 Guy Hove (VLD):** Volgens de pers heeft de Nationale Loterij plannen om Lotto-abonnementen aan te bieden aan geïnteresseerde spelers. De betaling van dergelijk abonnement zou via een domiciliëringsoverdracht bij de bank kunnen gebeuren. Voor de dagbladhandelaars betekent dit een financiële aderlating. Is er met hen overlegd over de plannen? Komt het abonnement er? Wordt er in een compensatie voorzien voor de dagbladhandelaars?

**03.02 Minister Rik Daems (Nederlands):** We kunnen er niet van uitgaan dat de Lotto producten moet aanbieden via de dagbladhandelaars. Compensatie is dus niet aan de orde, tenzij anders bepaald in een overeenkomst. We moeten nagaan of het abonnement een goed distributiekanaal is. Het is niet de bedoeling om het bestaande systeem te vervangen. Lotto denkt gewoon aan bijkomende distributiekanaalen. Het systeem zou ten vroegste in oktober 2001 operationeel kunnen zijn.

Over dit project heeft de Nationale Loterij nog geen overleg gepleegd met de federatie van dagbladhandelaars, wat ik betreurt. Ik volg dit dossier op de voet.

**03.03 Guy Hove (VLD):** Ik dank de minister voor zijn antwoord.

*Het incident is gesloten.*

La mise en oeuvre de ce principe devrait permettre d'économiser 166 millions de francs par an.

Nous n'avons supprimé aucune boîte dans le "Klein-Brabant".

**02.03 Jozef Van Eetvelt (CVP):** J'estime que les communes doivent être associées aux mesures d'économie justifiées. Pourriez-vous leur demander si elles estiment que telle ou telle boîte aux lettres est superflue ou que de nouvelles boîtes devraient être placées à des endroits déterminés ?

**02.04 Rik Daems, ministre (en néerlandais):** Je n'ai rien contre une telle initiative, mais je ne veux pas donner l'impression qu'il s'agit d'un processus décisionnel commun.

*L'incident est clos.*

**03 Question de M. Guy Hove au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'abonnement au Lotto" (n° 4751)**

**03.01 Guy Hove (VLD):** Selon la presse, la Loterie nationale envisage de proposer des abonnements au Lotto aux joueurs intéressés. Le paiement de tels abonnements pourrait être effectué au moyen d'une domiciliation bancaire, ce qui représenterait une hémorragie financière pour les vendeurs de journaux. Ces projets ont-ils fait l'objet d'une concertation avec les intéressés ? L'abonnement sera-t-il créé ? Une compensation est-elle prévue pour les vendeurs de journaux ?

**03.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais):** Nous ne pouvons pas partir du principe que le Lotto doit offrir des produits par l'intermédiaire des distributeurs de journaux. Une compensation est exclue pour le moment, sauf si un accord en dispose autrement. Il s'agit de voir si l'abonnement est un bon système de distribution. Il n'y a pas de projet de substitution. Chez Lotto, on envisage simplement la création de systèmes de distribution supplémentaires, lesquels pourraient être opérationnels en octobre 2001 au plus tôt.

La Loterie nationale n'a encore mené aucune concertation en la matière avec la Fédération des distributeurs de journaux, ce que je regrette. Je continuerai à suivre ce dossier de près.

**03.03 Guy Hove (VLD):** Je remercie le ministre pour sa réponse.

*L'incident est clos.*

**04** Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de intentie van De Post om de verkoop van rouwpostzegels te beperken tot begrafenisondernemers" (nr. 4777)

**04.01** Jozef Van Eetvelt (CVP): De Post zou in samenwerking met de begrafenisondernemers een soort prioriteitspostzegel voor rouwberichten ontwerpen. Deze zegel zou enkel aan begrafenisondernemers worden verkocht. Dit is niet aanvaardbaar. Particulieren moeten de volle vrijheid hebben om zich al dan niet tot een begrafenisondernemer te richten, zonder gediscrimineerd te worden door De Post.

Gaat de minister akkoord met de intenties van De Post en de begrafenisondernemers?

**04.02** Minister Rik Daems (Nederlands): De rouwbrieven zijn tegenwoordig minder goed identificeerbaar. Het blijven nochtans belangrijke poststukken die snel moeten worden bezorgd, dus stelde de rouwondernemer zelf een rouwpostzegel voor. De Post zag dit wel zitten, maar het is niet de bedoeling om tot exclusiviteit over te gaan. U kan het zien als een attente vorm van dienstverlening.

**04.03** Jozef Van Eetvelt (CVP): We zijn gerustgesteld dat het niet te commercieel wordt aangepakt en zijn verheugd dat De Post hier aandacht voor heeft.

*Het incident is gesloten.*

**05** Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicaties, Overheidsbedrijven en Participaties over "de koolstofmonoxidevergiftiging bij het personeel van het postsorteercentrum van Charleroi X" (nr. 4790)

**05.01** Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Begin mei werden verscheidene gevallen van koolstofmonoxidevergiftiging in het postsorteercentrum van Charleroi X gemeld. Er werden geneeskundige onderzoeken verricht en in één geval was de betrokkene er zeer erg aan toe. Een en ander werd aan de interne dienst voor preventie en bescherming van De Post gemeld. Er werd beslist de rolluiken open te laten teneinde het gebrek aan ventilatie in het gebouw te verhelpen, maar nadien is men daar om veiligheidsredenen

**04** Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre de Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'intention de La Poste de limiter la vente des timbres à apposer sur les faire-parts de décès aux entreprises de pompes funèbres" (n° 4777)

**04.01** Jozef Van Eetvelt (CVP): La Poste mettrait actuellement au point, en collaboration avec les entreprises de pompes funèbres, un timbre prioritaire pour les faire-parts de décès. Ce timbre serait vendu exclusivement à ces entreprises. Les particuliers doivent être libres de s'adresser ou non à une entreprise de pompes funèbres sans subir la moindre discrimination de la part de la Poste.

Le ministre est-il d'accord avec les intentions de la Poste et les entrepreneurs de pompes funèbres.

**04.02** Rik Daems, ministre (en néerlandais): A l'heure actuelle les lettres de faire-part de décès sont moins aisément identifiables alors qu'il s'agit de documents postaux importants qui doivent parvenir rapidement au destinataire. C'est la raison pour laquelle les entrepreneurs de pompes funèbres ont proposé l'utilisation d'un timbre de deuil. La Poste a trouvé l'idée intéressante mais elle n'a pas l'intention d'instaurer une exclusivité en cette matière. On peut considérer qu'il s'agit d'une attention particulière dans le cadre du service presté.

**04.03** Jozef Van Eetvelt (CVP): Nous sommes soulagés d'apprendre que cette affaire ne prend pas un caractère trop commercial et que La Poste est attentive à ce sujet.

*L'incident est clos.*

**05** Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'intoxication au monoxyde de carbone du personnel du centre de tri de Charleroi X" (n° 4790)

**05.01** Olivier Chastel (PRL FDF MCC) : Début mai, plusieurs cas d'intoxication au monoxyde de carbone ont été signalés au centre de tri postal de Charleroi X. Des examens médicaux ont été pratiqués et ont permis de diagnostiquer un cas très grave.

Ces cas ont été dénoncés au service interne de prévention et de protection de La Poste. Il a été décidé de laisser ouverts les volets afin de pallier l'insuffisance de la ventilation du bâtiment mais on y a renoncé pour des raisons de sécurité.



van teruggekomen.

Dat probleem werd reeds in augustus 1999 aangekaart en in zijn verslag eiste de arbeidsgeneesheer dat een goed werkend ventilatiesysteem zou worden geïnstalleerd. Die vergiftigingen werden veroorzaakt door onoordeelkundig geplaatste ventilatieopeningen.

De Post verschuilt zich achter externe oorzaken. Zijn eindelijk grondige aanpassingen van het ventilatiesysteem gepland, in weerwil van de bestaande plannen voor de bouw van een nieuw sorteercentrum te Charleroi?

**05.02** Minister **Rik Daems**, (*Frans*): De Post heeft mij inderdaad een antwoord doen geworden. Er heeft zich een CO-vergiftiging voorgedaan in het postsorteercentrum Charleroi X. In de nieuwe sorteercentra zal dat niet meer kunnen gebeuren.

Op korte termijn zal naar oplossingen voor inbraakbeveiliging worden gezocht.

Een adviesbureau zal zich nog vóór 2003 over het probleem buigen.

De medische onderzoeken wezen niet op een vergiftiging, wel werden abnormaal hoge koolstofmonoxidegehalten in het bloed van de postbeambten vastgesteld.

Ik zal vragen dat men de koe bij de horens vat, want ik beschouw dit als een ernstig probleem.

**05.03** **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC): De Post probeert het probleem te minimaliseren. Officieel wordt niet toegegeven dat er zich een CO-vergiftiging heeft voorgedaan. Onafhankelijke artsen hebben de vinger op de wonde gelegd.

Als er niets gebeurt om de werkmethode te veranderen en het ventilatiesysteem aan te passen, zullen de vakbonden ingrijpen en het probleem opnieuw aan de orde stellen bij de interne dienst voor bescherming en preventie.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de steun van de Nationale Loterij aan de 'Special Olympics'-manifestatie" (nr. 4805)**

Ce phénomène avait déjà été signalé, en août 1999, et le rapport du médecin du travail avait réclamé un système de ventilation performant. La localisation inadéquate des prises d'air extérieures explique ces intoxications.

La Poste s'est réfugiée derrière des causes extérieures. De profondes modifications du système de ventilation sont-elles enfin programmées, en dépit du projet d'un nouveau centre de tri à Charleroi ?

**05.02** **Rik Daems**, ministre (*en français*) : En effet, la Poste m'a donné une réponse. Il est vrai qu'une intoxication a eu lieu dans le centre de tri de Charleroi X.

Pour les nouveaux centres de tri, on évitera ces problèmes à l'avenir.

A court terme, on va trouver des solutions pour éviter que des malfaiteurs ne rentrent dans le centre de Charleroi.

Un bureau d'études va se pencher sur le problème sans attendre 2003. Les examens médicaux n'ont pas décelé d'intoxication, mais des taux anormalement élevés de monoxyde chez les postiers.

Je vais demander que l'on s'attache fermement à la solution de ce problème que je considère comme important.

**05.03** **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : La Poste essaie de minimiser le problème. Elle ne reconnaît pas officiellement l'intoxication au CO, mais des médecins indépendants l'ont dénoncée.

Si rien ne se met en place pour changer les modes de travail et pour modifier le système de ventilation, les syndicats interviendront pour, à nouveau, dénoncer le problème au service interne de protection et de prévention.

*L'incident est clos.*

**06** **Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le soutien apporté à la manifestation 'Special Olympics' par la Loterie Nationale" (n° 4805)**

**06.01 Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Van 23 tot 26 mei 2001 vond te Hasselt de 20<sup>ste</sup> editie plaats van de nationale spelen "Special Olympics Belgium" waaraan 2.750 atleten met een handicap deelnamen.

Voor de deelnemers betekenen deze spelen een waar hoogtepunt, waarbij we niet mogen vergeten dat talloze personen (jury, vrijwilligers, sportbeoefenaars, ouders...) zich er actief voor inzetten. De Nationale Loterij deed een duit in het zakje en kende 150.000 frank toe – wat een erg laag bedrag is.

Waarom kan dit soort federale initiatieven niet rekenen op forsere steun en waarom promoot de Loterij dit gebeuren niet via een van haar campagnes?

Bestaan er wellicht andere pistes, zodat de organisatoren van dit evenement volgend jaar een steunbedrag die naam waardig zouden ontvangen?

**06.02 Minister Rik Daems**, (*Frans*): In 1998-1999 werd een subsidie van 200.000 BEF gevraagd en ook toegekend door de federale overheid. Het klopt dat er nog niets is voor 2001; ook in 2000 was dat zo. Het is altijd te weinig, en bovendien wordt er bij de verdeling van de middelen van de Lotto niet specifiek in een bedrag voorzien voor deze manifestatie. Als ze als een federale aangelegenheid beschouwd wordt, kan de Nationale Loterij middelen blijven toekennen. Anders zijn de gewesten bevoegd. Er zou met speciale trekkingen gewerkt kunnen worden, zoals ook voor Kosovo gebeurd is.

U vestigt hier de aandacht op een organisatie die mij na aan het hart ligt. Ik zal hoe dan ook vertegenwoordigers van die organisatie uitnodigen, of door de Nationale Loterij laten uitnodigen, zonder mij evenwel aan voorspellingen te wagen over een eventuele verhoging van de steun. Ik zal tevens inlichtingen inwinnen over de andere vormen van steun aan deze organisatie.

**06.03 Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Zij willen onder het federaal niveau blijven ressorteren om hun imago van Belgisch Olympisch Comité voor mentaal gehandicapten te vrijwaren, te meer daar zij internationale spelen voorbereiden. Er moet in een federale steun worden voorzien omdat de gewest- en gemeenschapssubsidies niet volstaan of omdat het te moeilijk is om die te verkrijgen.

Als men verwijst naar het geringe succes van een bijzondere tranche voor Kosovo, denk ik dat hierbij veel mensen betrokken zijn en dat er waarschijnlijk

**06.01 Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV) : Du 23 au 26 mai 2001 a été organisée la 20<sup>ème</sup> édition des jeux nationaux « Special Olympics Belgium » qui a réuni 2750 athlètes handicapés à Hasselt.

Pour les participants, ces jeux représentent un temps fort et n'oublions pas que nombre de personnes sont mobilisées (jury, bénévoles sportifs, parents...). La Loterie nationale n'a accordé que 150.000 francs à cette manifestation, ce qui est peu.

Pourquoi n'y a-t-il pas plus de soutien à ce type d'initiative fédérale, et pourquoi la Loterie ne consacre-t-elle pas une de ses campagnes de promotion à cette manifestation ?

Existe-t-il des pistes pour que l'année prochaine une aide significative soit donnée aux organisateurs de cette manifestation ?

**06.02 Rik Daems**, ministre (*en français*): En 1998-1999, une subvention de 200.000 francs a été demandée et accordée par le fédéral. Il est vrai que pour 2001, il n'y a encore rien, comme ce fut le cas en 2000. C'est toujours trop peu et, de plus, dans la répartition de la Loterie, aucun montant n'est prévu explicitement pour cet événement.

Si cette manifestation est considérée comme fédérale, alors la Loterie nationale pourra continuer à octroyer des montants. Sinon, cela relèvera de la compétence régionale. On pourrait fonctionner par tranches spéciales, ainsi qu'on l'a fait pour le Kosovo.

Vous attirez l'attention sur une organisation qui me tient à cœur. De toute façon, je vais inviter les représentants de cette organisation ou les faire inviter par la Loterie nationale, sans présager d'une éventuelle augmentation du soutien qu'elle accorde. Je vais également m'informer des autres formes de soutien à cette organisation.

**06.03 Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Ils souhaitent rester au niveau fédéral pour garder leur image de Comité olympique belge pour les handicapés mentaux, d'autant qu'ils préparent des jeux internationaux. Il faut un soutien fédéral, les subsides régionaux et communautaires ne suffisant pas ou étant trop difficiles à obtenir.

Par rapport à l'échec d'une tranche spéciale pour le Kosovo, ce cas concerne beaucoup de monde et il n'y aurait sans doute pas de « tranche ratée ».

Je soutiens votre idée de faire se rencontrer les

geen sprake zou zijn van een "mislukte tranche". Ik steun uw voorstel om een ontmoeting tussen de organisatoren van die actie en de directeur van de Nationale Loterij op touw te zetten.

*Het incident is gesloten.*

**07** Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport over "de voorstellen van alternatieve financiering die de federale regering in het kader van het toekomstig tienjareninvesteringsplan van de NMBS overweegt". (nr. 4619)

**07.01** Jean-Pierre Grafé (PSC): Op 30 maart jongstleden bereikte de regering een politiek akkoord over het investeringsplan van de NMBS voor de komende 12 tot 15 jaar. Het maximalistisch voorstel van de NMBS werd goedgekeurd en de regering herinnerde eraan dat de investeringen over een periode van 15 jaar moeten worden gespreid, tenzij er een alternatieve financiering komt, en met name een cofinanciering door de gewesten voor bouwkundige projecten en de herwaardering van activa.

Wanneer werd het verzoek om advies van de gewestregeringen over het tienjarenplan voor de NMBS-investeringen officieel verzonden?

Welke spoorweginvesteringen worden niet met eigen middelen gefinancierd?

Voor welke bouwkundige projecten rekent u op een cofinanciering door het Waals Gewest en het Brussels Gewest? Wie zou op termijn eigenaar worden van de kunstwerken die mede door het Waals Gewest worden gefinancierd?

Naar welke verkoop van activa verwijst de federale regering? Zal u andere activa dan die van ABX aanwenden voor die cofinanciering?

*Voorzitter: Lode Vanoost*

**07.02** Minister Isabelle Durant, (Frans): Het verzoek om advies werd de gewestregeringen op 27 april 2001 toegezonden. Op 2 mei werd het plan voorgesteld, en op 11 mei vond een vergadering plaats waarop de vragen beantwoord werden. Tevens heeft de NBMS haar ontwerp-investeringsplan aangepast aan de regeringsbeslissingen. De NBMS heeft die aanpassingen op 1 juni aan haar raad van bestuur voorgelegd.

organisateurs de cette manifestation et le directeur de la Loterie nationale.

*L'incident est clos.*

**07** Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les propositions de financements alternatifs envisagés par le gouvernement fédéral dans le cadre de la réalisation du futur plan décennal d'investissement de la SNCB". (n° 4619)

**07.01** Jean-Pierre Grafé (PSC): Le 30 mars dernier, le gouvernement s'accordait politiquement sur le plan d'investissement de la SNCB pour les 12 ou 15 années à venir. L'épure maximale de la SNCB était retenue et le gouvernement a rappelé que les investissements devraient s'étaler sur 15 ans, à moins que des financements alternatifs soient envisagés, à savoir le cofinancement régional en matière de génie civil et la réalisation d'actifs.

Quant à la demande d'avis des gouvernements régionaux sur le plan décennal d'investissement de la SNCB, a-t-elle été officiellement envoyée ?

Quels sont les investissements ferroviaires non financés sur fonds propres ?

Par quels travaux de génie civil attendez-vous un cofinancement pour les régions wallonne et bruxelloise ? A terme, à qui reviendrait la propriété des ouvrages cofinancés par la Région wallonne ?

A quelle réalisation d'actifs le gouvernement fédéral fait-il référence ? Comptez-vous utiliser d'autres actifs qu'ABX pour le cofinancement ?

*Président: Lode Vanoost*

**07.02** Isabelle Durant, ministre (en français): La demande d'avis a été envoyée aux gouvernements régionaux le 27 avril 2001, une présentation du plan a été faite le 2 mai et une réunion de réponses aux questions le 11 mai. La SNCB a également adapté son projet de plan d'investissement aux décisions du gouvernement. La SNCB a présenté ces adaptations à son conseil d'administration le 1<sup>er</sup> juin.

D'autre part, il n'y a pas d'exclusive dans le chef de l'État. Il s'agit de priorités, non d'abandon. Les

De Staat spreekt echter geen banvloeken uit. Er worden prioriteiten gesteld, geen zaken geschrapt. Projecten die niet gefinancierd kunnen worden met de budgettaire middelen van de staat voor 2001-2012 kunnen ofwel met alternatieve middelen gefinancierd worden, ofwel na 2012 worden gerealiseerd. Welke projecten vóór 2012 door de staat gefinancierd worden hangt ook af van de prioriteiten van de Gewesten.

Ik "verwacht" niet echt iets van de Gewesten. Ik zet de deur open voor een gedeeltelijke financiering van de projecten die zij als dringend aanmerken.

De financiering of cofinanciering door de Gewesten van de bouwkundige projecten bij de aanleg van nieuwe spoorweginfrastructuur is een mogelijke denkpiste. Op die manier kunnen de investeringen op het grondgebied van de Gewesten versneld worden doorgevoerd. De onderhandelingen voor de financiering van de bouwkundige werkzaamheden zullen in voorkomend geval door de NMBS of door het betrokken Gewest moeten worden aangeknoopt.

De verkoop van activa is ook een mogelijkheid, maar er werd nog niet uitgemaakt welke activa voor realisering in aanmerking komen. Er zijn legio mogelijkheden, en de keuze zal afhangen van de haalbaarheid en van de baten-hinderanalyse ten opzichte van het voordeel voor de NMBS. Een aantal activa kunnen in de toekomst beter gevaloriseerd worden, zoals ABX of het telecommunicatienetwerk.

Het gaat om valorisaties die de NMBS zal kunnen uitvoeren over een periode van twaalf jaar, in functie én van de financieringsbehoeften én van de mogelijkheden op de markt, zonder een jaarlijks tijdschema te moeten naleven.

De omstandigheden verschillen dus van die in het dossier HST-FIN.

Ten slotte, in verband met de gebouwen van de NMBS die niet voor de directe uitvoering van haar opdrachten bestemd zijn, kan worden voorzien in voor de NMBS financieel voordelige exploitatievoorwaarden zoals commerciële activiteiten in stalletjes in de stations.

**07.03 Jean-Pierre Grafé (PSC):** Ik denk dat de zaken allesbehalve duidelijk zijn. Zoals de duivenmelkers zal ik zeggen dat de begeleiders wachten. Derhalve zal ik niet nalaten u binnenkort over hetzelfde onderwerp te ondervragen.

*Het incident is gesloten.*

projets non retenus pour l'enveloppe budgétaire de l'État 2001-2012 peuvent, soit être financées autrement, soit être réalisés après 2012. Les projets à financer par l'État avant 2012 dépendront également des priorités exprimées par les Régions.

Je "n'attends" rien de particulier des Régions. J'ouvre la porte à un financement partiel des projets qu'elles jugent urgents.

Le financement ou le co-financement de la partie génie civil de nouvelles infrastructures ferroviaires par les Régions est une des pistes ouvertes et permettrait d'accélérer les investissements sur leur territoire. Le cas échéant, c'est à la SNCB ou à la Région d'entamer les négociations quant à la prise en charge des travaux de génie civil.

La vente d'actifs est aussi une piste, mais les actifs réalisables ne sont pas encore déterminés. Les possibilités sont nombreuses et le choix dépendra de la faisabilité et du rapport bénéfice-sujétion par rapport à l'intérêt de la SNCB. Certains actifs pourraient être mieux valorisés à l'avenir : ABX, le réseau de télécommunications.

Il s'agit de valorisations que la SNCB pourra effectuer sur une période de 12 ans en fonction, à la fois des besoins de financement mais aussi des opportunités du marché, et ce sans devoir respecter un échéancier annuel.

Les conditions sont donc différentes de celles dans le cadre de FIN-TGV.

Enfin, pour les bâtiments de la SNCB non destinés à l'exercice directe de ses missions, il est possible de prévoir des conditions d'exploitations avantageuses financièrement pour la SNCB, comme des activités commerciales dans les gares par le biais d'aubettes.

**07.03 Jean-Pierre Grafé (PSC) :** Je crois que le brouillard subsiste sur toutes les pistes. Je ferai comme les colombophiles : les convoyeurs attendent. Je vous reposerai donc prochainement les mêmes questions.

*L'incident est clos.*

**08** Interpellatie van de heer Claude Eerdekens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de moeilijkheid om betrouwbare informatie te krijgen aan de stationsloketten" (nr. 787)

**08.01** **Claude Eerdekens** (PS): Onlangs heeft Test-Aankoop in 123 stations een onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de informatie die aan het loket kan worden verkregen. Daaruit bleek helaas dat het waarschijnlijker is dat de gebruiker onjuiste inlichtingen bekomt. Dit brengt uiteraard meerkosten voor de gebruiker mee aangezien men hem vaak de duurste formule voorstelt terwijl de NMBS er prat op gaat dat zij steeds voordeliger formules aanbiedt. De NMBS heeft er belang bij de voortgezette opleiding en voorlichting van haar lokettisten te intensiveren. Beambten die met het onthaal van de klanten zijn belast, zouden over aangepaste apparatuur moeten beschikken zodat zij toegang hebben tot de op internet beschikbare informatie.

Anderzijds bieden de brochures en de website van de NMBS niet de mogelijkheid verschillende formules te vergelijken teneinde er de voordeligste uit te halen. Bovendien zou de gebruiker snel een betrouwbaar antwoord moeten verkrijgen ongeacht de grootte van het station. Welke maatregelen werden of worden genomen om de kwaliteit van de dienstverlening gevoelig te verbeteren? Welke timing werd vooropgesteld? Welke middelen worden voor die actie uitgetrokken?

**08.02** Minister **Isabelle Durant**, (*Frans*): Ik deel de mening dat de kwaliteit en leesbaarheid van de diensten heel belangrijk zijn, te meer omdat wij een nieuw cliënteel willen aantrekken. Ik ben op de hoogte van het onderzoek van Test-Aankoop dat de aandacht op betreurenswaardige situaties vestigt. Het verstrekken van informatie is essentieel en dit zal des te beter gebeuren wanneer het personeel goed is opgeleid. Wat de door de loketbedienden gevraagde vorming betreft, dat zou in het kader van een directie voor het beheer van de human resources moeten gebeuren.

Ook de leesbaarheid van de producten is soms een probleem. In dit opzicht is eenvoudig een voordeel voor iedereen en op dit stuk moet een inspanning geleverd worden.

Naast de aankondigingen en de geautomatiseerde informatiesystemen moeten er ook verantwoordelijke beambten voor de aankondigingen en affiches worden aangesteld. Het

**08** Interpellation de M. Claude Eerdekens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la difficulté d'obtenir des informations fiables auprès des guichets des gares" (n° 787)

**08.01** **Claude Eerdekens** (PS) : Une enquête récente a été menée par Test-Achats en vue d'éprouver la qualité de l'information aux guichets dans 123 gares. Elle a révélé malheureusement que l'utilisateur a plus de chances qu'on lui réponde erronément que d'obtenir des renseignements corrects. Cela entraîne bien sûr des coûts supplémentaires pour l'utilisateur, puisqu'on lui propose souvent la formule la plus chère tandis que la SNCB s'enorgueillit de créer des formules toujours plus avantageuses pour sa clientèle. La SNCB a intérêt à intensifier la formation et l'information continues de ses guichetiers. Les agents d'accueil devraient être outillés correctement afin qu'ils puissent disposer des informations disponibles par Internet.

D'autre part, les brochures et le site Internet de la SNCB n'offrent pas la possibilité d'effectuer des comparaisons entre différentes formules afin d'en discerner la plus avantageuse. En outre, l'utilisateur devrait pouvoir obtenir rapidement une réponse fiable, quelle que soit l'importance de la gare. Quelles sont les mesures qui ont été ou seront prises pour améliorer significativement la qualité de ce type de prestations? Quel est le planning envisagé? Quels sont les moyens affectés à cette opération?

**08.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Je partage l'appréciation faite que la qualité et la lisibilité sont importantes, d'autant plus que nous voulons attirer une clientèle nouvelle. Je connais l'enquête de Test-Achats qui souligne des situations regrettables. L'information est essentielle et elle sera d'autant mieux diffusée que le personnel est bien formé. Par rapport aux guichetiers qui sont demandeurs de formation, cela doit se faire au sein d'une direction gestion des ressources humaines.

Il y a aussi le problème de la lisibilité des produits qui est parfois complexe. La simplicité est un avantage pour tout le monde.

Un effort doit être accompli au-delà des affichages et des systèmes automatiques; il faut des préposés à l'affichage. Il faut une plus grande systématisation de la desserte des gares par du personnel. Ce sont

personeel moet op meer systematische wijze in de stations worden ingezet. Dat zijn drie elementen die belangrijk zijn voor het comfort van de reizigers en van het personeel.

Welke maatregelen werden reeds genomen? Het tweede beheerscontract dat in dit opzicht aan de hand van een aanhangsel werd gewijzigd, preciseert de verbintenis van de NMBS de reizigers beter te informeren. De NMBS is op de hoogte van de problemen die door Test-Aankoop worden aangestipt en deelt mij mee dat een interne studie wordt uitgevoerd. In het derde beheerscontract zal rekening gehouden worden met een verbetering van het niveau en een grotere leesbaarheid ten behoeve van de reiziger.

**08.03 Claude Eerdekens (PS):** In het kader van de contacten met de NMBS moet worden gevraagd dat alle stations over een betere informatie beschikken zodat zij de reizigers beter kunnen inlichten. Het is vaak in de kleinere stations dat de informatie ontoereikend is.

**08.04 Minister Isabelle Durant (Frans):** U heeft gelijk. Wat de informatisering betreft, is het ook noodzakelijk dat het personeel van de kleinere stations een opleiding op het gebied van de informatica volgt. Ik voeg hieraan toe dat de NMBS op zoek is naar informatici. Ik heb de personeelsleden die zich met de informatisering bezig houden, ontmoet, en zij hebben mij duidelijk gemaakt dat er een gebrek is aan mensen die met informatica vertrouwd zijn.

*Het incident is gesloten.*

**09 Samengevoegde mondelinge vragen van**  
 - de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen die voortvloeien uit het tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract" (nr. 4677)  
 - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Belgisch-Luxemburgs protocolakkoord betreffende de modernisering van de NMBS-verbinding Brussel-Luxemburg" (nr. 4723)

**09.01 Jean-Pierre Grafé (PSC):** Op 10 juni 2000 verscheen in het *Belgisch Staatsblad* een tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract dat de staat en de NMBS hebben gesloten. Het voert bepalingen in krachtens welke de NMBS verplichtingen op korte en middellange termijn moet nakomen.

Hoe staat het met het haalbaarheidsonderzoek en met de voorwaarden van heropening voor het

là les trois éléments permettant le confort des clients et du personnel.

Quelles mesures ont été prises? Le second contrat de gestion, modifié en la matière par un avenant, précise l'engagement de la SNCB à améliorer l'information de la clientèle. La SNCB connaît les problèmes soulevés par Test-Achats et me communique qu'une étude est en cours en son sein. Quant au troisième contrat de gestion, la problématique d'une amélioration du niveau et d'une plus grande lisibilité du service à la clientèle sera prise en considération.

**08.03 Claude Eerdekens (PS):** Dans le cadre des contacts avec la SNCB, il faut demander que l'information à l'intention des voyageurs soit améliorée dans toutes les gares. C'est souvent dans les petites gares que l'information fait le plus défaut.

**08.04 Isabelle Durant, ministre (en français):** Vous avez raison.

Quant à l'informatisation, il faut également que, dans les petites gares, le personnel soit formé à l'informatique.

J'ajoute que la SNCB recherche des informaticiens. J'ai rencontré le personnel qui s'occupe de l'informatisation et qui a bien souligné qu'il y avait un manque de personnes formées à l'informatique.

*L'incident est clos.*

**09 Questions orales jointes de**  
 - M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations découlant du second avenant au deuxième contrat de gestion" (n° 4677)  
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Protocole d'accord belgo-luxembourgeois portant sur la modernisation des lignes SNCB reliant Bruxelles et Luxembourg" (n° 4723)

**09.01 Jean-Pierre Grafé (PSC):** Le 10 juin 2000 paraissait dans le *Moniteur* un deuxième avenant au second contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB. Il introduisait des dispositions engageant la SNCB à remplir des obligations à court et à moyen terme.

Qu'en est-il de l'étude de faisabilité et des conditions de réouverture au transport intérieur de

binnenlands reizigersvervoer van zes baanvakken? Hoe staat het met de deelname van de NMBS aan de Belgisch-Frans-Luxemburgse werkgroep en met de indienstneming van het nieuw rollend materieel met het oog op een verbeterde dienstverlening? Is het technisch gedeelte van een bestek voor de aanschaf van het toekomstig rollend materieel voor het GEN opgesteld?

Hoe staat het met het verslag over het organiseren van een winstdelingssysteem teneinde de dienstverlening kwalitatief te optimaliseren en het aantal klanten te verhogen? Hoe staat het met de strategie van actieve raadpleging van de klanten van de NMBS?

**09.02 François Bellot** (PRL FDF MCC): Er werd een Belgisch-Luxemburgs akkoord betreffende de modernisering gesloten. Al in 1992 besliste de Luxemburgse regering de reistijd tussen de hoofdsteden te verminderen en de werken mede te financieren. Tevens sloot zij een akkoord met de SNCF om een snelle verbinding Luxemburg-Metz tot stand te brengen en een aansluiting op het transeuropees HST-net te realiseren, zodat het traject Parijs-Luxemburg maar 2u15 meer zou vergen.

Welke commerciële snelheden zullen op die lijnen worden gehaald?

Wat is de geplande vermindering van de reistijd tussen Brussel en Luxemburg?

Wat is het tijdschema voor de uitvoering van de infrastructuurwerken?

Zal het rollend materieel op de lijnen 161 en 162 van het klassieke type, het kantelbaktype of HST-type zijn?

Wat is het Luxemburgs aandeel in de cofinanciering van die werken?

Werd een enquête uitgevoerd naar de manier waarop de reizigers de geboekte tijdswinst op de verbinding Brussel-Luxemburg ervaren en de weerslag ervan op het aantal reizigers?

Welke werken worden overwogen om de reistijd tussen Namen en de Luxemburgse grens te verminderen, rekening houdend met de keuze die nog moet worden gemaakt tussen het op vier sporen brengen van de verbinding Brussel-Ottignies of de aanleg van nieuwe lijnen langsheen de E411 tussen Brussel en Daussoulx?

**09.03 Minister Isabelle Durant** (Frans): De studie over de heropening van de zes baanvakken liep een grote vertraging op. Op 1 juni legde de NMBS de studie voor aan haar raad van bestuur die bijkomende inlichtingen vroeg. Na goedkeuring zal de NMBS mij die studie overmaken.

Voor de lijn Brussel-Luxemburg werd het nieuwe materieel AM96 ingezet met betere dienstverlening

voyageurs de six tronçons déterminées?

Qu'en est-il de la participation de la SNCB au groupe de travail belgo-franco-luxembourgeois et de la mise en circulation du nouveau matériel roulant afin d'accroître la qualité du service?

Qu'en est-il de la rédaction de la partie technique d'un cahier des charges pour l'acquisition du futur matériel roulant du RER?

Qu'en est-il du rapport pour la mise en place d'un système d'intéressement, de manière à optimiser la qualité de service et le volume de sa clientèle?

Qu'en est-il de la stratégie d'approche et d'écoute active de la clientèle?

**09.02 François Bellot** (PRL FDF MCC): Un accord belgo-luxembourgeois portant sur la modernisation a été conclu.

Dès 1992, le gouvernement luxembourgeois avait désiré réduire la durée de liaison entre les capitales et cofinancer les travaux. Il a, en outre, conclu des accords avec la SNCF pour réaliser une liaison rapide Luxembourg-Metz et un accès au réseau transeuropéen de TGV, la liaison Paris-Luxembourg pouvant se faire en 2h15.

Quelles sont les vitesses commerciales envisagées sur ces lignes?

Quelle diminution de temps de parcours est envisagée entre Bruxelles et Luxembourg?

Quel est le planning d'exécution des travaux d'infrastructure?

Le matériel roulant empruntant les lignes 161 et 162 seront-ils de type pendulaire, classique ou TGV?

Quelle est la part du cofinancement luxembourgeois dans ces travaux?

Y a-t-il une enquête de sensibilité et d'effet induit sur le nombre de voyageurs par rapport au temps gagné entre Bruxelles et Luxembourg?

Quels sont les types de travaux envisagés pour réduire le temps de parcours entre Namur et la frontière grand-ducale, compte tenu des choix qui restent à opérer entre la mise à quatre voies entre Bruxelles et Ottignies, ou la réalisation de lignes nouvelles parallèlement à l'E411 entre Bruxelles et Daussoulx?

**09.03 Isabelle Durant**, ministre (en français): L'étude sur la réouverture des 6 tronçons de ligne a pris un retard important. La SNCB l'a présentée à son conseil d'administration le 1<sup>er</sup> juin, qui a demandé des informations supplémentaires. Après approbation, la SNCB me la communiquera.

Pour la ligne Bruxelles-Luxembourg le nouveau matériel AM96 a été mis en route avec une

aan boord en ruimer aanbod. Op die lijn zal bovendien de snelheid tot 140-160 km/uur worden verhoogd. Gesteld dat kantelbaktreinen in gebruik worden genomen, zou de referentiesnelheid op de gehele lijn tot 160 km/uur moeten worden verhoogd. In de moeilijke zones zullen er nog altijd plaatselijke vertragingen zijn.

De beoogde vermindering van de reistijd tussen Brussel en Luxemburg bedraagt 8 minuten voor de IC-treinen, 10 minuten voor de klassieke internationale treinen en 22 minuten voor de kantelbaktreinen.

De infrastructuurwerken zouden tussen 2003 en 2010 moeten plaatsvinden. Het komt de Gewesten toe zich over dat plan en met name ook over de planning van de prioriteiten uit te spreken.

De geplande werken zullen compatibel zijn met het gebruik van het kantelbakmaterieel. Voor dat soort materieel is de instemming van de Luxemburgse partner vereist. In afwachting daarvan werd geen enkel bedrag in het volgende tienjarenplan ingeschreven voor de aankoop van dat materieel. Het plan kan echter worden aangepast.

Luxemburg heeft nog geen definitieve beslissing genomen over een mogelijke cofinanciering maar haar intenties zijn bekend

De werken die de reistijd tussen Namen en de grens met het Groothertogdom moeten inkorten, bestaan uit het rechttrekken van de bochten en werken om de capaciteit te handhaven en lijn 162 grondig in orde te brengen. Een werkgroep werd ingesteld om de verbetering van deze spoorlijn te bestuderen. De te maken keuzen met betrekking tot een eventuele nieuwe spoorlijn voor het traject Bosvoorde – Sart-Bernard en de gegrondheid van de modernisering van de lijn tussen Sart-Bernard en Luxemburg, liggen thans ter discussie.

In het kader ten slotte van het officieel bezoek van de Eerste Minister van het Groothertogdom, werd geruime tijd de mogelijkheid geopperd van een verbeterde spoorwegverbinding tussen de twee hoofdsteden. Het rollend materieel werd recentelijk verbeterd, maar de reistijd is nog te lang.

Gepland worden ook de inbedrijfstelling van nieuwe seincabines en het vernieuwen van de stroomtoevoer van elektrische lokomotieven alsook de elektrifikatie van lijnen waardoor de snelheid op 160 km/uur kan worden gebracht.

De thans bestudeerde projecten zijn eveneens vervat in het investeringsplan en dragen insgelijks bij tot een verbetering van de spoorverbindingen.

De regering van het Groothertogdom is bereid de

amélioration du service à bord et de l'offre. La vitesse sera également augmentée sur cette ligne pour atteindre 140-160 km/heure. Dans l'hypothèse de la circulation de trains pendulaires, la vitesse de référence devrait être portée à 160km/h sur toute la ligne.

Cependant, certains ralentissements locaux subsisteront dans les zones difficiles.

La diminution du temps de parcours envisagée entre Bruxelles et Luxembourg est de 8 minutes pour les trains IC, 10 minutes pour les trains internationaux classiques et 22 minutes pour les trains pendulaires.

Le planning d'exécution des travaux d'infrastructure s'étalerait de 2003 à 2010. Il appartient aux Régions de se prononcer sur le projet de ce plan, y compris la planification des priorités.

Les travaux prévus seront compatibles avec l'utilisation du matériel pendulaire. L'accord des partenaires luxembourgeois est nécessaire pour ce type de matériel. Dans l'attente, aucun montant n'est prévu dans le prochain plan décennal d'investissement pour l'achat de ce matériel mais le plan pourra être adapté.

Aucune décision luxembourgeoise ferme n'a encore été prise pour un éventuel cofinancement, mais l'intention est connue.

Les travaux pour la réduction du temps entre Namur et la frontière grand-ducale consisteraient en rectifications locales de combes et de travaux de maintien de capacité et de remise en état fondamental de la ligne 162. Un groupe de travail est en place pour étudier l'amélioration de cet état ferroviaire. Les choix qui restent à opérer quant à une éventuelle ligne nouvelle pour le tronçon Boitsfort-Sart-Bernard et la pertinence de la modernisation de la ligne entre Sart-Bernard et Luxembourg sont en discussion.

Enfin, dans le cadre de la visite officielle du premier ministre grand-ducal, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre les deux capitales a été longtemps évoquée. Le matériel roulant a été récemment amélioré, mais le temps de parcours reste fort long.

Il est prévu de mettre en service de nouvelles cabines de signalisation et de renouveler les installations d'alimentation électrique de traction et la réélectrification des lignes qui seront conçues dans l'optique d'augmenter la vitesse à 160 km/h.

Les projets d'extension de la capacité en cours d'examen sont également prévus dans le plan d'investissement, et contribueront également à améliorer la relation ferroviaire.



geplande verbeteringen mede te financieren. De vertegenwoordigers van beide regeringen zullen vanaf de zomer de modaliteiten van deze samenwerking onderzoeken.

Wat betreft de GEN, momenteel wordt volop gewerkt aan de opstelling van het technisch gedeelte van het bestek voor de aankoop van het toekomstig rollend materieel voor het GEN.

Qua termijn, moet de Staat eerst nog terzake de samenwerkingsakkoorden met de Gewesten afronden. De eigenlijke bespreking zou binnenkort van start moeten gaan.

Het GEN zou normaliter voltooid moeten zijn in 2010, met twee operationele lijnen in 2005.

Een financiële incentive bedoeld om het aantal klanten te doen stijgen en de prestatie te verbeteren, werd uitgewerkt door de werkgroep opgericht conform artikel 49bis; de aldaar geformuleerde vaststellingen zullen in het 3de beheerscontract worden opgenomen.

Inzake klantendienst ontwikkelde de NMBS met name een «centrale dienst voor de relaties met de cliënteel» die alle vragen van de klanten betreffende hun reis, klachten, suggesties enz. zal behandelen; een gewijzigde internet-website zodat de klanten vragen via het web kunnen stellen aan de NMBS-diensten; het systematisch afficheren door de NMBS in de stations van de lijsten met de werken op heel het spoorwegnet en van de lijst met de wachttijden voor treinverbindingen in de stations.

De NMBS werkt actief samen met de media. Vandaag de dag hoort men op de RTBF ook berichten over het treinverkeer. Hetzelfde geldt voor de VRT. De media berichten ook over eventuele problemen (vertragingen, aanpassing van de dienstregeling,...).

Er is nog heel wat werk voor de boeg en vooral voor wat betreft de actieve luisterbereidheid ten aanzien van het cliënteel is er nog veel ruimte voor verbetering. Dat zal in het kader van het 3<sup>de</sup> beheerscontract worden herzien. Ik kan tevens verwijzen naar het akkoord van eind maart dat bepaalt dat de kwaliteit van de informatie deel uitmaakt van een goed spoorwegaanpak.

**09.04 Jean-Pierre Grafé (PSC):** Ik vraag mij af of degene die uw antwoord heeft opgesteld niet gewoon een kopie heeft genomen van het antwoord van uw voorganger op een vraag die de heer Arens twee jaar geleden heeft gesteld. Dienaangaande werd maar één vergadering georganiseerd en wij wachten nog op belangrijke veranderingen.

Le gouvernement grand-ducal est prêt à contribuer financièrement aux améliorations prévues. Les représentants des deux gouvernements examineront, dès l'été, les modalités de cette collaboration.

En ce qui concerne le RER, la rédaction de la partie technique du cahier des charges pour l'achat du futur matériel roulant RER est en cours.

Pour le délai, l'État doit d'abord finaliser les accords de coopération avec les Régions. La discussion devrait démarrer sous peu.

Le RER devrait être complètement finalisé en 2010, avec deux lignes opérationnelles en 2005.

L'élaboration d'un incitatif financier pour accroître le nombre de clients et d'améliorer les prestations a été rédigée par le groupe de travail prévu à l'article 49bis et ses constatations figureront au 3<sup>ème</sup> contrat de gestion.

En matière de service à la clientèle, la SNCB a développé un «service central chargé des relations avec la clientèle» qui traite les demandes des clients concernant leur voyage, les plaintes, suggestions ...; le site Internet a été modifié de façon à ce que les clients puissent poser des questions par voie électronique aux services de la SNCB; la SNCB procède systématiquement à un affichage, dans les gares, de la liste des travaux sur l'ensemble du réseau, et de la liste des temps d'attente des trains en correspondance.

La SNCB collabore activement avec les médias. Aujourd'hui, on entend à la RTBF également des informations quant au trafic ferroviaire. La VRT fait de même. On est donc informé des perturbations (retard, adaptation des services...).

Le travail est encore long et il faut encore améliorer tout ce qui a trait à l'écoute active de la clientèle. Cela sera revu dans le cadre du 3<sup>ème</sup> contrat de gestion. On peut citer l'accord de fin mars qui stipulait que la qualité de l'information faisait partie d'une bonne politique ferroviaire.

**09.04 Jean-Pierre Grafé (PSC) :** Je me demande si l'auteur de votre réponse n'a pas recopié celle donnée par votre prédécesseur, il y a deux ans, à M. Arens. Une seule réunion a été organisée à ce sujet et nous attendons des changements conséquents.

**09.05** Minister **Isabelle Durant** (Frans): De reistijd is weliswaar niet geëvolueerd, maar het comfort is onmiskenbaar verbeterd.

**09.06** **François Bellot** (PRL FDF MCC): Het traject Brussel-Luxemburg wordt opgesplitst in twee fasen (Brussel-Namen en Namen-Luxemburg). De geboekte tijdswinst kan variëren van 8 tot 22 minuten, vooral op het gedeelte Namen-Luxemburg. Iedere minuut is kostbaar, vooral als het erom gaat nieuwe reizigers aan te trekken. Per minuut die maandelijks wordt gewonnen, kunnen 2500 nieuwe reizigers worden aangetrokken. Anderzijds is de E411 een van de autosnelwegen waar het verkeer het meest is toegenomen. Een modernisering van het net is dan ook van het grootste belang.

*Het incident is gesloten.*

**10** **Mondelinge vraag van de heer Pieter De Crem aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het Zaventemakkoord" (nr. 4814)**

**10.01** **Pieter De Crem** (CVP): Een bijkomende studie in opdracht van de minister van Landsverdediging toont aan dat de 15<sup>de</sup> Wing best in Melsbroek blijft, niet alleen omwille van financiële redenen, maar ook omwille van de synergie met de burgerluchtvaart en de nabijheid van de klanten.

Blijft de minister bij zijn vroegere beslissing om de 15<sup>de</sup> Wing te verhuizen?

Nachtlawaai en plaatsgebrek golden als belangrijkste argumenten om de verhuizing te motiveren. Wat wordt aan deze problemen gedaan indien de verhuizing niet doorgaat? Worden de quota voor het nachtlawaai aangepast? Kan de luchthaven Brussel-Nationaal verder uitbreiden? De militaire activiteiten op de site Melsbroek-Zaventem bedragen twee procent van alle luchtbewegingen daar. Er wordt nu 500 meter verhuisd in noordoostelijke richting.

**10.02** Minister **Isabelle Durant** (Frans): Het kernkabinet heeft een tussentijds verslag over de periode vandaag - 2010 onderzocht in het kader van de strategische studie betreffende de ontwikkeling van de luchthaven. Het eindverslag zou tegen eind juni 2001 klaar moeten zijn.

De deskundigen zijn de mening toegedaan dat het zowel vanuit budgettair oogpunt als op het stuk van de milieubescherming onrealistisch is een nieuwe burgerlijke luchthaven in ons land te bouwen. Wat

**09.05** **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Le temps de parcours n'a certes pas évolué, mais le confort certainement.

**09.06** **François Bellot** (PRL FDF MCC): Le trajet Bruxelles-Luxembourg se scinde en deux phases (Bruxelles-Namur et Namur-Luxembourg). Le gain de temps peut aller de 8 à 22 minutes, surtout sur la portion Namur-Luxembourg. Toute minute est précieuse, surtout en termes de gain de voyageurs. On peut gagner 2.500 voyageurs par minute gagnée par mois. D'autre part, le E411 est parmi les autoroutes ayant connu la plus grande inflation du nombre de voitures. C'est dire si la modernisation du réseau est importante.

*L'incident est clos.*

**10** **Question orale de M. Pieter De Crem à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord de Zaventem" (n° 4814)**

**10.01** **Pieter De Crem** (CVP): Une étude supplémentaire effectuée pour le compte du ministre de la Défense nationale indique qu'il serait préférable de maintenir le 15<sup>ème</sup> Wing à Melsbroek, pour des raisons financières mais aussi en raison des possibilités de synergie avec l'aviation civile et de la proximité de la clientèle.

Le ministre s'en tient-il à sa décision de transférer le 15<sup>ème</sup> Wing ?

Les principaux arguments invoqués à l'appui du transfert étaient les nuisances sonores nocturnes et le manque de place. Comment remédiera-t-on à ces problèmes si le déménagement n'a pas lieu ? Les seuils de pollution sonore seront-ils adaptés ? L'aéroport de Bruxelles-National peut-il faire face à un nouvel agrandissement ? Les activités militaires sur le site de Melsbroek-Zaventem représentent 2% du trafic aérien global. Le site sera déplacé de 500 mètres en direction du nord-est.

**10.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Le comité ministériel restreint a examiné un rapport intermédiaire sur la période allant d'aujourd'hui à 2010 dans le cadre de l'étude stratégique sur le développement de l'aéroport. Le rapport final est attendu pour fin juin 2001.

Les consultants considèrent comme irréaliste aux niveaux budgétaire et environnemental de développer un nouvel aéroport civil dans le pays. Quoi qu'il en soit, cela exigerait la consultation des

er ook van zij, zo'n project zou een raadpleging van de buurtbewoners (gemeenten, Gewesten, enz.) vereisen. Op dit ogenblik is er nog geen sprake geweest van een stelselmatige delokalisering van Brussel-Nationaal naar andere luchthavens. Dat betekent niet dat die er niet zal komen. De groei van het verkeer in Brussel-Nationaal en het feit dat Zaventem als "hub" dient, kunnen luchtvaartmaatschappijen ertoe brengen kleinere luchthavens te kiezen. De luchtvaartheffingen en de kosten van de dienstverlening die in Brussel-Nationaal hoger liggen dan elders, zouden eenzelfde gevolg kunnen hebben. Het gaat niet zozeer om een delokalisering in de strikte zin van het woord als om het verdelen van de groei.

De keuze inzake het verdelen van de groei moet a priori worden benaderd in het kader van een samenwerking met de bestaande burgerlijke platformen. Zonder een minimale inbreng van verkeer die door een systematische delokalisering wordt gewaarborgd, zie ik niet in hoe een burgerlijke luchthaven binnen een voorspelbare toekomst zou kunnen voortbestaan.

*(Nederlands)* De regering heeft nooit beweerd dat de verhuizing iets zou te maken hebben met de geluidshinder. Het is ook geen toepassing van het akkoord in verband met de geluidsquota. De ligging van de militaire basis te Melsbroek werd door experts onderzocht en werd door hen beoordeeld als de minst gunstige plaats. De regering heeft nooit beweerd dat de basis te Melsbroek in elk geval zou moeten verhuizen.

**10.03 Pieter De Crem (CVP):** Mijn vraag ging over de militaire luchthaven van Melsbroek en ik kreeg informatie over de burgerluchtvaart in ons land.

De minister zegt dat geluidshinder geen criterium was bij de verplaatsing van de site van Melsbroek. Dat was nochtans precies het argument.

Deze beslissing werd genomen zonder de minister van Landsverdediging, die ervan op de hoogte werd gebracht via de media.

De minister weet dat er plannen zijn voor een nieuwe burgerluchthaven in België, in de put van Louvain-la-Neuve, in de driehoek Leuven-Waver-Nijvel.

De 15<sup>e</sup> Wing was het paradepaardje van de minister. Wat gaat zij doen nu het militaire *emplacement* territoriaal verschuift naar Steenokkerzeel, maar de infrastructuur hetzelfde blijft? Moet Melsbroek nu dienen om de activiteiten van de burgerluchthaven op Zaventem uit te

populations riveraines: communes, régions. A ce stade, il n'a pas été question d'une délocalisation systématique de Bruxelles-National vers d'autres aéroports. Cela ne signifie pas qu'elle n'aura pas lieu. La croissance du trafic à Bruxelles-National et sa vocation de «hub» peut amener des compagnies à choisir la desserte d'aéroports moins importants. Les redevances aéronautiques et le coût des services aux passagers, plus élevés à Bruxelles-National, pourraient avoir le même effet. Il s'agit de partage de croissance plutôt que de délocalisation sensu stricto.

L'option du partage de la croissance s'entend a priori par rapport à des plate-formes civiles existantes. Sans un apport minimum de trafic garanti par une délocalisation systématique, je ne vois pas comment un aéroport civil pourrait être viable dans un avenir prévisible.

*(En néerlandais)* Le gouvernement n'a jamais affirmé que le transfert serait lié aux nuisances sonores. D'ailleurs, il ne s'inscrit pas dans le cadre de l'accord relatif aux quotas de pollution sonore. Des experts ont examiné la situation géographique de la base militaire de Melsbroek et en ont conclu qu'elle est particulièrement défavorable. Le gouvernement n'a jamais prétendu non plus que la base de Melsbroek doit déménager à tout prix.

**10.03 Pieter De Crem (CVP):** Ma question concernait l'aéroport militaire de Melsbroek et j'ai obtenu des informations sur l'aviation civile dans notre pays.

La ministre déclare que les nuisances sonores n'ont pas été retenues comme critère pour le transfert de Melsbroek. Or, il s'agissait-là précisément de l'argument majeur.

Cette décision a été prise sans consultation du ministre de la Défense qui en a été informé par les médias.

La ministre n'ignore pas qu'il existe des projets de construction d'un nouvel aéroport civil en Belgique, dans la cuvette de Louvain-La-Neuve, à l'intérieur du triangle Louvain - Wavre - Nivelles.

La ministre attachait beaucoup d'importance au 15<sup>e</sup> Wing. Que compte-t-elle faire maintenant que l'emplacement militaire a été déplacé vers Steenokkerzeel mais que l'infrastructure reste ce qu'elle est ? Melsbroek doit-il servir à élargir

breiden? Waar is de logica van het compromis van februari 2000 gebleven? Niemand antwoordt daarop.

**10.04** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het akkoord handelt over de geluidsquota, de toegankelijkheid van de luchthaven en verschillende andere elementen die geen verband houden met de geluidsoverlast

De belangrijke overwinning van de regering is de beslissing inzake de geluidsquota per beweging en per seizoen en inzake de nachtvluchten.

Er bestaan inderdaad heel veel studies, maar de regering beschikt niet over een studie om dit probleem nu op te lossen. Inzake de militaire basis moet er rekening gehouden worden met verschillende andere elementen.

*(Frans)* Dit akkoord is ruimer. Het betreft het luchthavenbeleid rond Zaventem en de verhuizing vanuit Melsbroek in overeenstemming met de minister van Landsverdediging.

Het akkoord dat in februari werd afgesloten ging over de nachtelijke geluidshinder. Het akkoord zal in de toekomst uitgebreid worden tot de overdaggeluidshinder.

**10.05** **Pieter De Crem** (CVP): Ik zou wel eens een half uur met de minister willen spreken over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

**10.06** Minister **Isabelle Durant** :

*Het incident is gesloten.*

**11** **Samengevoegde vragen van**  
 - mevrouw **Greta D'Hondt** aan de **vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van de spoorlijn Puurs-Dendermonde"** (nr. 4685)  
 - de heer **Joos Wauters** aan de **vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verbeteringen op lijn 52"** (nr. 4778)

**11.01** **Greta D'Hondt** (CVP): In het bijvoegsel van het lopende beheerscontract tussen de Staat en de NMBS is sprake van een haalbaarheidsstudie van zes spoorweglijnen, waaronder de lijn Dendermonde-Puurs. Een onderzoek vond dit nuttig voor het industriepark van Dendermonde.

Welke van de zes projecten zijn opgenomen in het investeringsplan 2001-2012 dat de regering einde

l'aéroport civil de Zaventem ? Où est la logique du compromis obtenu au mois de février 2000 ? Personne ne répond à cette question.

**10.04** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'accord concerne les quotas de pollution sonore, l'accessibilité de l'aéroport et plusieurs autres éléments qui ne se rapportent pas aux nuisances sonores.

La principale victoire du gouvernement fut la décision prise concernant les quotas de pollution sonore, par mouvement et par saison, et les vols de nuit.

Il existe, en effet, de nombreuses études, mais le gouvernement ne dispose d'aucune étude permettant de résoudre, aujourd'hui, le problème. En ce qui concerne la base militaire, il faut tenir compte de plusieurs autres éléments.

*(En français)* Cet accord est plus large. Il porte sur la politique particulière autour de Zaventem, ainsi que sur le déménagement de Melsbroek, en accord avec le ministre de la Défense nationale.

L'accord de février ne concernait que les nuisances sonores nocturnes. On l'étendra plus tard aux nuisances sonores diurnes.

**10.05** **Pieter De Crem** (CVP) : Je souhaiterais un jour discuter une demi-heure avec la ministre concernant l'avenir de l'aéroport de Zaventem.

**10.06** **Isabelle Durant**, ministre:

*L'incident est clos.*

**11** **Questions jointes de**  
 - Mme **Greta D'Hondt** à la **vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Puurs-Dendermonde"** (n° 4685)  
 - M. **Joos Wauters** à la **vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les améliorations sur la ligne 52"** (n° 4778)

**11.01** **Greta D'Hondt** (CVP): L'annexe au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB évoque une étude de faisabilité relative à six lignes ferroviaires, dont la ligne Termonde-Puurs. Il ressort d'une étude que cette ligne se révélerait utile pour le parc industriel établi à Termonde.

Parmi ces six projets, lesquels figurent dans le plan d'investissement approuvé fin mars par le

maart heeft goedgekeurd? Hoe werden ze geselecteerd? Wat zegt de haalbaarheidsstudie over de lijn Dendermonde-Puurs? Wat zouden de kosten van de heraanleg zijn? Wat zouden de milieugevolgen zijn? Bestaat de kans dat deze lijn alsnog in het investeringsprogramma wordt opgenomen, als dit nu nog niet het geval is?

*Voorzitter: Jean Depreter.*

**11.02 Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Voor lijn 52 verbeterde de jongste jaren heel wat. Over een aantal vragen zijn studies gemaakt of aan de gang.

Komen er weekendtreinen op lijn 52? Onder welke vorm en wanneer? Worden er meer P-treinen ingelegd? Komt er een toeristentrein naar de kust? Wanneer? Is de studie afgerond over het doortrekken van lijn 52 naar Dendermonde? Wat zijn de resultaten? Welke beslissing werd genomen?

*Voorzitter: Lode Vanoost.*

**11.03 Minister Isabelle Durant** (Nederlands): De studie van de NMBS heeft vertraging opgelopen. Op 1 juni vergaderde de raad van bestuur van de NMBS. Een heropening tot Aalst lijkt meer aan te bevelen dan een heropening tot Dendermonde. De nodige investeringen zijn hoog en nog niet opgenomen in het tienjarenplan. Elektrificatie tot Aalst en Dendermonde is vereist en vergt een aanzienlijke som geld. De onderhoudskosten lopen hoog op. Er is een bescheiden aantal passagiers op lijn 52, maar toch zouden de inkomsten daaruit de kosten voor 24 tot 26 procent dekken. Verder is het, gelet op de huidige stand van zaken, niet opportuun om reeds conclusies te trekken. De NMBS heeft haar conclusies nog niet overgemaakt.

Volgens de inlichtingen verstrekt door de NMBS komt er voorlopig helaas geen weekendtrein op lijn 52. De toeristentreinen vertrekken vanuit grote knooppunten, zo mogelijk in aansluiting met de kleinere lijnen. Voorlopig komen er ook geen P-treinen omdat het huidige aanbod volstaat, aldus de NMBS.

Hieruit mag niet worden afgeleid wat er op punt staat te gebeuren. Alleszins noopt de toestand in Antwerpen-Centraal en op het vak Antwerpen-Berchem tot voorzichtigheid met betrekking tot de aanpalende lijnen.

Voor lijn 52 zal het concept van het Antwerpse GEN ten uitvoer worden gelegd. De heer Wauters stelt

gouvernement ? Comment ces lignes ont-elles été sélectionnées ? Quelles sont les conclusions de l'étude de faisabilité à propos de la ligne Termonde-Puurs? Que coûterait le réaménagement de cette ligne? Quel en serait l'impact sur l'environnement? Les chances de voir cette ligne figurer dans le programme d'investissement – à supposer qu'elle n'y figure pas déjà – sont-elles réelles?

*Président: Jean Depreter.*

**11.02 Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Au cours des dernières années, la ligne 52 a bénéficié de moult améliorations. Certaines questions ont fait ou font encore l'objet d'études.

Des trains circuleront-ils sur la ligne 52 pendant les week-ends ? Sous quelle forme et quand ? Davantage de trains P seront-ils mis en circulation? Quand ? L'étude concernant le prolongement de la ligne 52 vers Termonde est-elle terminée ? Quels en sont les résultats ? Quelle décision a-t-elle été prise?

*Président: Lode Vanoost.*

**11.03 Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais) : L'étude de la SNCB accuse un certain retard. Le conseil d'administration de la SNCB s'est réuni le 1er juin dernier. La réouverture de la ligne jusqu'à Alost semble plus indiquée que jusqu'à Termonde. Les investissements sont importants et ils ne figurent pas encore dans le plan décennal. Il faut électrifier la ligne jusqu'à Alost et Termonde, ce qui nécessitera des fonds importants. Les coûts d'entretien sont également élevés. Le nombre de voyageurs qui empruntent la ligne 52 est restreint mais les recettes permettraient de couvrir 24 à 26 % des coûts. Par ailleurs, il est prématuré de tirer des conclusions en l'état actuel du dossier. La SNCB n'a pas encore transmis ses conclusions.

Selon les informations fournies par la SNCB, malheureusement aucun train ne circulera pendant le week-end sur la ligne 52. Les trains de touristes partent des centres névralgiques avec, si possible, des correspondances avec des lignes de moindre envergure. Il n'y aura pas non plus de trains P supplémentaires car l'offre actuelle est suffisante, selon la SNCB.

Il est difficile de faire des prévisions dans ce cadre. Quoi qu'il en soit, la situation à Anvers Central et à Anvers-Berchem nous contraint à la prudence pour ce qui est des lignes voisines.

Pour la ligne 52, on optera pour le concept du RER anversoïse. M. Wauters propose une approche

een stapsgewijze aanpak inzake de weekendtreinen voor. Ik kan dit opnemen in de vraag om advies aan de regio's en dit eventueel opnemen in het derde beheerscontract.

**11.04 Greta D'Hondt (CVP):** Kan de minister de cijfers nog eens herhalen inzake de kost voor de heropening van de lijn tot in Dendermonde en tot in Aalst?

Iedereen is voorstander van een heropening van de lijn tot in Aalst, maar vooral de ontsluiting van Dendermonde in de richting van Antwerpen is dringend en hoogstnoodzakelijk. Tussen Dendermonde en Puurs ligt het industrieterrein Hoogveld. Dit terrein is nauwelijks bereikbaar met het openbaar vervoer. Mobiliteit, milieu en de vertraging aan de flessenhals aan het industriepark vragen aandacht voor de heropening van deze lijn.

**11.05 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO):** Ik kan alleen maar beamen wat mevrouw D'Hondt zegt. Wij zouden prioriteit moeten geven aan die ontsluiting. Ik vraag de minister om dit bij de NMBS aan te kaarten.

Voor de weekends moet naar een creatieve oplossing worden gezocht. Ik ben ervan overtuigd dat we uiteindelijk naar het volledige weekend zullen gaan.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe dubbeldektreinen die niet kunnen ingezet worden" (nr. 4684)**

**12.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** De nieuwe dubbeldektreinen kunnen blijkbaar niet op het hele net worden ingezet. Ofwel liggen de sporen te hoog, ofwel hangen de kabels te laag. De NMBS ontkent het probleem en verklaart al 365 miljoen te hebben uitgetrokken.

Zal er vertraging zijn bij de ingebruikname? Welke aanpassingswerken zijn nodig? Hoe kan deze fout worden verklaard? Worden er sancties overwogen? Is er extra geld nodig?

**12.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands):** De NMBS verzekert me dat geen vertraging zal optreden. De werken werden vooraf gepland en vergen geen extra middelen.

progressive en ce qui concerne les trains du week-end. Je puis joindre cette proposition à la demande d'avis aux Régions et éventuellement l'intégrer au troisième contrat de gestion.

**11.04 Greta D'Hondt (CVP):** La ministre pourrait elle rappeler les chiffres relatifs au coût de la remise en service de la ligne vers Termonde et de celle vers Alost ?

La réouverture de la ligne vers Alost emporte l'adhésion de chacun mais le désenclavement de Termonde en direction d'Anvers est indispensable et urgent. La zone industrielle de Hoogveld se situe entre Termonde et Puurs. Il est quasiment impossible de rejoindre cette zone industrielle en empruntant les transports publics. Eu égard aux problèmes de mobilité, à l'environnement et aux retards entraînés par le goulet de la zone industrielle, il faut accorder toute l'attention requise à la réouverture de la ligne.

**11.05 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO):** Je ne puis que confirmer les propos de Mme D'Hondt. Il faudrait accorder la priorité à ce désenclavement. Je demande à la ministre d'en discuter avec les responsables de la SNCB.

Pour le week-end, il importe de trouver une solution créative. Je suis convaincu que nous finirons par trouver une solution pour tout le week-end.

*L'incident est clos.*

**12 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux trains à impériale qui ne peuvent pas être mis en service" (n° 4684)**

**12.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Les trains à double étage ne peuvent apparemment pas être mis en service sur l'ensemble du réseau. Soit les voies sont trop hautes, soit les caténaires sont trop basses. La SNCB nie le problème et déclare avoir déjà prévu un montant de 365 millions dans ce cadre.

La mise en service connaîtra-t-elle des retards ? Quels sont les travaux d'adaptation nécessaires ? Comment peut-on expliquer cette erreur ? Envisage-t-on de prendre des sanctions ? Des moyens supplémentaires sont-ils nécessaires ?

**12.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais):** La SNCB m'assure qu'il n'y aura pas de retard. Les travaux ont été planifiés à l'avance et n'exigent pas de moyens supplémentaires.

Een steeds weerkerende klacht over de oude dubbeldektreinen betrof het comfort van de reizigers, en meer bepaald de hoofdsteunen op de bovenste verdieping. Ik heb gekozen voor comfortabeler treinen en heb daarin geïnvesteerd in de hoop dat de trein daardoor aantrekkelijker wordt.

**12.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** We zijn verheugd dat er nieuwe en betere treinen worden ingezet. De minister zegt dat er extra kosten zijn, maar dat deze gepland waren. Kan zij daarover meer duidelijkheid verschaffen, want zij geeft indirect toe dat er inschattingfouten zijn gebeurd?

*Het incident is gesloten.*

**13 Samengevoegde mondelinge vragen van**  
 - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Transport over "het project voor integrale kwaliteit bij de NMBS". (nr. 4690)  
 - de heer François Bellot tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geëlektrificeerde lijn nr. 43". (nr. 4691)

**13.01 François Bellot (PRL FDF MCC):** U wilde de reizigers die nadenken over het mobiliteitsprobleem betrekken bij de uitvoering en de evaluatie van programma's voor integrale kwaliteitszorg. De verenigingen zouden de L-lijnen moeten aanduiden die in de projecten kunnen worden ingepast. Er werden zes lijnen geselecteerd : Mol-Hasselt, Gent-Eeklo, Antwerpen-Puurs, Luik-Jemelle, Charleroi-Couvin en Bertrix-Virton.

Als de verenigingen geen andere prioriteiten voorstellen, wil u met die lijnen beginnen. Er zouden een aantal vergaderingen belegd geweest zijn van een commissie die al die verenigingen overkoepelt.

Hoe vaak is die commissie bijeengekomen, en hoe is ze samengesteld ? Gaat het om een vast of een tijdelijk orgaan ? Welke verbeteringen werden er al aangebracht, en wat kan er in een nabije toekomst nog verbeteren ? Hoe werd de mening van de reizigers concreet ingebed in deze gedachtewisseling ?

Ik kom nu op mijn tweede vraag.

De NMBS heeft lijn 43 Luik-Jemelle gemoderniseerd : het hele baanvak werd geëlektrificeerd, tunnels werden aangepast en er werden nog een aantal andere werkzaamheden

Une plainte récurrente concernant les anciens trains à double étage portait sur le confort des passagers, en particulier sur les appuie-tête à l'étage supérieur. J'ai opté pour des trains plus confortables et j'ai donc fait des investissements en ce sens dans l'espoir de rendre le train plus attrayant.

**12.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Nous nous réjouissons de la mise en service de nouveaux trains qui seront aussi de meilleure qualité. La ministre dit que l'on doit faire face à des coûts supplémentaires mais qu'ils étaient prévus. Peut-elle apporter des précisions à ce sujet car elle admet implicitement que des erreurs d'appréciation ont été commises.

*L'incident est clos.*

**13 Questions orales jointes de**  
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de qualité totale au sein de la S.N.C.B.". (n° 4690)  
 - M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne électrifiée n° 43". (n° 4691)

**13.01 François Bellot (PRL FDF MCC) :** Vous avez souhaité associer les usagers qui mènent une réflexion sur la mobilité à la mise en œuvre et à l'évaluation des programmes de qualité totale. Les associations devraient définir les lignes qui étaient susceptibles d'être intégrées au projet. Six lignes ont été retenues : Mol-Hasselt, Gand-Eekloo, Anvers-Puurs, Liège-Jemelle, Charleroi-Couvin, Bertrix-Virton.

Si les associations ne font pas d'autres propositions de priorité, vous avez souhaité que le travail commence par ces lignes-là. Des réunions auraient été organisées au sein d'une commission reprenant toutes ces associations.

Combien de fois la commission s'est-elle réunie et quelle en est sa composition ? S'agit-il d'un organe permanent ou temporaire ? Quelles sont les améliorations déjà réalisées et celles programmées dans un avenir proche ? Comment l'avis des usagers a-t-il été intégré dans cette réflexion ?

J'en arrive à la seconde question.

La SNCB a procédé à la modernisation de la ligne 43 Liège-Jemelle, par l'électrification de l'ensemble de l'itinéraire, la modification des tunnels et d'autres adaptations.

uitgevoerd.

Hoe komt het dan dat de rijtijd niet merkkelijk korter geworden is ?

Wanneer zal het rollend materieel worden aangepast teneinde de reiziger een optimaal comfort te bieden qua klimaatregeling en geluidsniveau in de rijtuigen ? Wanneer komt het naderingsseinsysteem er ? Hoe is het treinverkeer op die lijn, meer bepaald op het stuk Luik-Rivage/Rivage-Luik, de jongste jaren geëvolueerd ?

**13.02** Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Wat de integrale kwaliteitszorg betreft, werd er niet echt een werkgroep ingesteld. Wel is er een procedure voor de follow-up van de verbeteringen.

De eerste fase omvat de selectie van de lijnen en de inventarisering van de operaties. De NMBS pakt integrale kwaliteitszorg erg professioneel aan. Het raadgevend comité van de reizigers heeft een advies uitgebracht. Daarmee is de eerste fase van het project afgerond. Daarna is het zaak het project in het veld te concretiseren, in samenspraak met de werknemers, de actoren, de reizigers, de reizigersorganisaties, de lokale overheden, de transportoperatoren, de scholen, enz. Er moet een duidelijk beeld gevormd worden van de doelgroep en haar verzuchtingen. Dat staat in het bijzondere bestek voor het GEN. Dat is de huidige stand van zaken.

Wat lijn 43 betreft, werd sinds de elektrificatie in 1993 vijf minuten gewonnen tussen Luik-Guillemins en Jemelle.

Het soort dienstverlening – de omnibustrein – werd niet gewijzigd omdat de NMBS het aantal passagiers onvoldoende acht om op (semi-)directe treinen een beroep te doen. Deze beoordeling zal moeten herzien worden in het licht van de door de regering vooropgestelde globale toename van het treinverkeer met 50%. Op lijn 43 rijden klassieke dubbele elektrische treinstellen, op twee verbindingen na waarvoor oude treinstellen van het type M2 worden ingezet. In 2002 zullen deze treinstellen trouwens vervangen worden. De treinstellen worden vernieuwd om het comfort te vergroten. Thans loopt een programma voor de hernieuwing van de dubbele elektrische treinstellen. Op grond van de SABIN verkoop van vervoerbewijzen (belangrijkste geïnformatiseerd systeem voor de verkoop van vervoerbewijzen) en van treinkaarten in 1993 en in 2000 kende de verkoop over een periode van 7 jaar na de elektrificatie een gemiddelde stijging met 43%. In

Pour quelles raisons les temps de parcours n'ont pas été réduits significativement depuis cette modernisation ?

Quand le matériel roulant sera-t-il adapté pour garantir un confort maximal, en termes acoustique et thermique, dans les voitures ? Quand sera mis en place le système d'annonce des trains en approche sur cette ligne ? Quelle est l'évolution du trafic sur cette ligne au cours des dernières années dans la section Liège-Rivage/Rivage-Jemelle ?

**13.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : En ce qui concerne la qualité totale, il n'y a pas vraiment de commission de travail mais une procédure de suivi des améliorations.

Les premières étapes de la démarche consistent à choisir des lignes et à faire un inventaire des opérations. Il y a une réception professionnelle de la part de la SNCB en matière de qualité totale. Le Comité consultatif des usagers a remis un avis, ce qui a terminé la première phase du projet. Il faut faire revenir sur le terrain les travailleurs, les acteurs, les usagers, les organisations qui les représentent, les autorités locales, les opérateurs de transports, les écoles. Il faut bien cibler les attentes; cela est contenu dans le cahier spécial des charges RER. Voilà où nous en sommes.

En ce qui concerne la ligne 43, entre l'électrification en 1993 et aujourd'hui, le gain de temps est de 5 minutes entre Liège-Guillemins et Jemelle.

Le type de service – trains omnibus – n'a pas changé parce que la SNCB trouve que le nombre de passagers est insuffisant pour mettre en place des trains (semi) directs. Cette appréciation devra être reconsidérée dans l'optique de l'augmentation globale du trafic ferroviaire de 50% retenue par le gouvernement. Sur la ligne 43 circulent des automotrices électriques doubles classiques, sauf deux relations assurées par d'anciennes voitures type M2 qui seront remplacées en 2002. Ces automotrices font l'objet d'une rénovation axée sur le confort. Un programme de rénovation des automotrices électriques doubles est en cours. Sur base des ventes SABIN de billets (principal système informatique de vente de billets de train) et de cartes-train de 1993 et 2000, les ventes ont augmenté en moyenne de 43% sur 7 ans après l'électrification. La ligne 43 fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la démarche « qualité totale » définie par le second avenant au deuxième



het kader van het initiatief ter bevordering van de "integrale kwaliteit", opgenomen in het tweede aanhangsel bij het tweede beheerscontract, werd aan lijn 43 een bijzondere aandacht besteed.

**13.03 François Bellot** (PRL FDF MCC): In verband met uw antwoord op mijn tweede vraag ben ik van oordeel dat men zich vergist wanneer men denkt dat een directe of een semi-directe trein niet nuttig zou zijn. Het inzetten van een directe trein met twee stopplaatsen zou het aantal reizigers doen toenemen omdat het aantal stopplaatsen hen thans ontmoedigt.

*Het incident is gesloten.*

**14 Vraag van Mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het GEN-samenwerkingsakkoord met de Gewesten" (nr. 4714)**

**14.01 Frieda Brepoels** (VU&ID): Deze vraag werd ingediend vóór wij over de tekst van de programmawet beschikten. Toch graag een antwoord op mijn vragen.

Zes à zeven weken geleden keurde de regering een ontwerp van samenwerkingsakkoord met de Gewesten goed in verband met het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel.

Zijn die onderhandelingen reeds gestart? Hoeveel tijd zullen ze in beslag nemen? Wanneer moet het samenwerkingsakkoord ondertekend worden? Hoe ziet het verdere tijdschema voor de uitbouw van het GEN eruit?

**14.02 Minister Isabelle Durant** (*Nederlands*): De voorbereiding is op federaal niveau afgerond. De onderhandelingen met de Gewesten kunnen onmiddellijk van start gaan. Ik hoop dat dit nog kan vóór het reces. Ik kan niet voorspellen wanneer de samenwerkingsakkoorden zullen kunnen worden ondertekend. Het samenwerkingsakkoord omvat een timing. De tenuitvoerlegging van het GEN zou in 2010 operationeel moeten worden. De eerste fase zou van start moeten gaan eind 2005 of begin 2006, met de ingebruikname van twee spoorlijnen en GEN-buslijnen. Er wordt gewerkt aan een tariefintegratie. In 2002 zullen alle stations van het GEN met stempelautomaten worden uitgerust, die deze integratie mogelijk maken. Het rollend materieel van het GEN zal geleidelijk aan worden ingeschakeld.

De verbetering van de dienstverlening op lijn 26 met uitbreiding van de exploitatie op zaterdag is een testcase.

contrat de gestion.

**13.03 François Bellot** (PRL FDF MCC) : En ce qui concerne la réponse à ma deuxième question, je considère que c'est une erreur de considérer qu'un train direct ou semi-direct ne serait pas utile. Le développement d'un train direct avec deux arrêts renforcerait le nombre de voyageurs aujourd'hui découragés par le nombre d'arrêts.

*L'incident est clos.*

**14 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord de coopération conclu avec les Régions au sujet de RER" (n° 4714)**

**14.01 Frieda Brepoels** (VU&ID): J'avais introduit ma demande de question avant que nous ne disposions des textes de la loi-programme. Je souhaiterais malgré tout obtenir une réponse.

Il y a six ou sept semaines, le gouvernement a approuvé un projet d'accord de coopération avec les Régions relatif au Réseau express régional (RER) autour de Bruxelles.

Les négociations à ce propos ont-elles déjà démarré? Combien de temps prendront-elles? Quand l'accord de coopération doit-il être signé? Qu'en est-il du calendrier relatif à l'aménagement du RER?

**14.02 Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Au niveau fédéral, la phase préparatoire est achevée. Les négociations avec les Régions peuvent démarrer immédiatement. Quant à savoir quand les accords de coopération seront signés, je ne suis pas en mesure de le prévoir. L'accord de coopération inclut un calendrier. La première phase devrait démarrer fin 2005, début 2006, par la mise en service de deux lignes ferroviaires et de plusieurs lignes d'autobus RER. Une intégration tarifaire est en préparation. En 2002, toutes les gares du RER seront équipées d'appareils de compostage qui permette cette intégration. Le matériel roulant du RER sera mis en service progressivement.

L'amélioration du service sur la ligne 26 avec une extension de l'exploitation le samedi est un projet pilote.

Er is dus een tijdschema opgesteld, maar de definitieve timing zal afhangen van de onderhandelingen.

**14.03** **Frieda Brepoels** (VU&ID): De onderhandelingen moeten dus nog worden gestart.

Kan deze commissie over een kopie beschikken van het door de Ministerraad goedgekeurde document?

Betreffen de samenwerkingsakkoorden enkel de financiële planning of zullen de Gewesten nog over het concept als zodanig met de minister overleggen en zijn dan nog inhoudelijke wijzigingen mogelijk?

**14.04** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Er was vooral contact met de Gewesten. Nu komen er echte onderhandelingen over de begeleidingsmaatregelen die de drie Gewesten moeten nemen. We zullen daarbij niet meer de hele inhoud bespreken.

Ik zal de gevraagde kopie aan het commissiesecretariaat bezorgen.

*Het incident is gesloten.*

**15** **Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe reglementering in verband met de inbouw van LPG-installaties" (nr. 4727)**

**15.01** **Simonne Creyf** (CVP): De nieuwe reglementering in verband met de inbouw van LPG-installaties wil die inbouw door particulieren onmogelijk maken en het gebruik van de modernste installaties opleggen.

De minister zou zich laten adviseren door vertegenwoordigers van de grote inbouwers en het examen zou worden opgesteld door de invoerders. Eén systeem dat perfect voldoet aan de normen zou niet worden erkend. Het wordt wel niet geleverd door de drie groten. Kloppen deze geruchten? Hoe kan die aanpak dan worden verantwoord?

Leerlingen en leraars plaatsen elk jaar een aantal installaties bij particulieren. Dit wordt nu doorkruist door de toekenningsvoorwaarden van de LPG-premie. Straks studeren dus installateurs af zonder enige ervaring. Welke oplossing ziet de minister?

Un calendrier est donc prévu; mais le calendrier définitif dépendra des négociations.

**14.03** **Frieda Brepoels** (VU&ID): Les négociations doivent donc encore débiter.

La commission peut-elle disposer d'une copie du document approuvé par le Conseil des ministres ?

Les accords de coopération concernent-ils le seul aspect financier ou bien les Régions se concerteront-elles encore avec la ministre à propos du concept proprement dit? Des modifications de fond sont-elles encore possibles ?

**14.04** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Des contacts ont été établis avec les Régions principalement. De véritables négociations vont maintenant être organisées à propos des mesures d'accompagnement que les trois Régions doivent prendre.

Je transmettrai la copie demandée au secrétariat de la commission.

*L'incident est clos.*

**15** **Question de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nouvelle réglementation concernant l'installation d'équipements LPG" (n° 4727)**

**15.01** **Simonne Creyf** (CVP): La nouvelle réglementation concernant l'installation d'équipements LPG vise à interdire aux particuliers d'effectuer cette installation et à imposer l'utilisation des systèmes les plus modernes.

La ministre allait recueillir les avis des représentants des grands installateurs et l'examen serait élaboré par les importateurs. Un système répondant parfaitement aux normes n'aurait pas été agréé, mais il ne serait pas fourni par les trois grands constructeurs. Ces rumeurs sont-elles fondées? Comment cette approche se justifie-t-elle?

Des élèves et des enseignants installent chaque année des équipements sur des véhicules appartenant à des particuliers. Ce procédé est désormais mis en péril par les conditions d'octroi de la prime LPG. Des installateurs finiront donc bientôt leurs études sans disposer d'une quelconque expérience. Quelle solution la ministre envisage-t-elle ?

**15.02** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het doel van de nieuwe reglementering was tweeledig: de promotie van LPG-installaties om minder luchtvervuiling en het verhogen van de veiligheid van de installaties. Daartoe werd vastgelegd dat enkel erkende installateurs de installatie mogen doen. De erkenning van de installateurs gebeurt door een initiële controle door Apragaz en A.I.B.-Vinçotte. De betrokkenen dienen eveneens een examen af te leggen om hun beroepsbekwaamheid te bewijzen. Voor dit examen kunnen er cursussen gevolgd worden. Na de erkenning wordt er jaarlijks een bijkomende controle uitgevoerd. De cursussen worden door vijf beroepsopleidingscentra verzorgd.

De examens werden samengesteld door het ministerie van Verkeer en EDUCAM, in samenwerking met de vertegenwoordigers van de sector. Die maken de dienst dus niet uit.

Alle LPG-systemen die aan alle normen voldoen worden erkend.

Het probleem van het onderwijs is niet specifiek voor de LPG-installaties. Ik wil daarover praten met de Gemeenschappen. Ik sta open voor suggesties om het probleem van diensten of leveringen door leerlingen en leraars op te lossen.

**15.03** **Simonne Creyf** (CVP): Ik begrijp dat de minister ontkent dat sprake zou zijn van corporatisme. Inzake onderwijs suggereert zij de erkenning van leraars als inbouwers van LPG-installaties. Een dergelijke erkenning komt echter niet toe aan de Gemeenschappen, maar is een bevoegdheid van de minister zelf.

**15.04** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik denk niet dat het tot mijn bevoegdheid behoort. Ik sta evenwel open voor discussie.

**15.05** **Simonne Creyf** (CVP): Er is overleg nodig met de Gemeenschappen, maar we spreken nu over een reglement dat de minister kan wijzigen. Ze moet niet naar anderen verwijzen.

*Het incident is gesloten.*

**16** **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "uitzonderlijke transporten over de weg" (nr. 4763)**

**16.01** **Ludo Van Campenhout** (VLD): Heel wat uitzonderlijke wegtransporten gebeuren zonder

**15.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'objectif de la nouvelle réglementation est double : la promotion des équipements LPG pour réduire la pollution et l'amélioration de leur sécurité. A cet effet, il a été décidé que seuls les installateurs agréés pouvaient effectuer l'installation. Les installateurs obtiennent l'agrément après un contrôle initial opéré par Apragaz et A.I.B. Vinçotte. Les intéressés doivent également présenter un examen afin de fournir la preuve de leurs aptitudes professionnelles. Avant de présenter cet examen, il est possible de suivre des cours. Une fois l'agrément octroyé, on procède à des contrôles annuels complémentaires. Les cours sont dispensés par des centres de formation professionnelle.

Les examens ont été élaborés par le ministère des Communications et EDUCAM, en collaboration avec les représentants du secteur. Ceux-ci ne font donc pas la pluie et le beau temps.

Tous les systèmes LPG qui satisfont à l'ensemble des normes sont agréés.

Le problème de l'enseignement n'est pas spécifique aux installations LPG. Je voudrais en discuter avec les Communautés. Je suis ouverte aux suggestions visant à résoudre le problème des services et fournitures offerts par les élèves et les enseignants.

**15.03** **Simonne Creyf** (CVP): Je comprends que la ministre nie qu'il soit question de corporatisme. En matière d'enseignement, elle suggère d'agréer des enseignants pour le placement d'installations LPG. Un tel agrément n'incombe toutefois pas aux Communautés mais relève de la compétence de la ministre elle-même.

**15.04** Minister **Isabelle Durant** (*en néerlandais*): Je ne crois pas que cela relève de ma compétence. Je suis toutefois ouverte à la discussion.

**15.05** **Simonne Creyf** (CVP): Une concertation est nécessaire avec les Communautés. Toutefois, nous examinons aujourd'hui un règlement qu'elle peut modifier sans en référer à d'autres.

*L'incident est clos.*

**16** **Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les transports exceptionnels par route" (n° 4763)**

**16.01** **Ludo Van Campenhout** (VLD): Un grand nombre de transports exceptionnels par route ne

rijkswachtbegeleiding. Aan de huidige begeleiders wordt geen enkele voorwaarde opgelegd. Zij beschikken ook niet over specifieke bevoegdheden tegenover de andere weggebruikers.

De administratie zou een voorontwerp van koninklijk besluit voorbereid hebben over deze problematiek. Hoever staat het hiermee? Zal de tekst ervan eerst in de commissie besproken worden?

**16.02** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): In enkele buurlanden bestaan brevetten voor begeleiders.

Ook mijn diensten bereiden de invoering van een brevet van beroepsbekwaamheid voor, in het bijzonder voor de piloot die het konvooi leidt. De administratie heeft een voorontwerp van KB klaar dat het uitzonderlijk vervoer regelt.

**16.03** **Ludo Van Campenhout** (VLD): Heeft de minister enig idee over de timing?

**16.04** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Op dit moment kan ik daar geen concreet antwoord op geven.

*Het incident is gesloten.*

**17** **Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente gevallen van agressie ten opzichte van treinpersoneel en reizigers" (nr. 4774)**

**17.01** **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Onlangs deden zich alweer ernstige gevallen van agressie voor ten overstaan van treinbegeleiders en zelfs reizigers.

Zijn er al concrete maatregelen genomen met betrekking tot de veiligheid? Hebben deze maatregelen een definitief karakter? Is de minister bereid te praten met minister Duquesne over extra bevoegdheden voor de interne bewakingsdiensten (IBD) van de NMBS?

**17.02** Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): In het kader van het actieplan tegen agressie heeft de NMBS een aantal concrete maatregelen voorgesteld. Er worden alarmsystemen geïnstalleerd, er komt telebeheer van de brandkoffers, camerabewaking en stille beveiliging van de loketten.

De IBP-dienst wordt uitgebreid tot 299 personeelsleden.

sont pas encadrés par la gendarmerie. A l'heure actuelle, l'escorte de ce type de transports ne doit répondre à aucune condition, ni disposer de compétences spécifiques par rapport aux autres usagers de la route.

L'administration aurait préparé un avant-projet d'arrêté royal sur les transports exceptionnels. Où en est-on? Le texte sera-t-il examiné d'abord en commission ?

**16.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il existe des brevets d'escorteurs dans plusieurs pays voisins. Mes services préparent également l'introduction d'un brevet de qualification professionnelle, en particulier pour le conducteur placé à la tête du convoi. L'administration a élaboré un avant-projet d'arrêté royal régissant les transports exceptionnels.

**16.03** **Ludo Van Campenhout** (VLD): La ministre peut-elle avancer une date?

**16.04** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): A ce stade, je ne puis pas encore vous donner d'indication précise.

*L'incident est clos.*

**17** **Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les récents cas d'agression d'accompagnateurs de train et de voyageurs" (n° 4774)**

**17.01** **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): De graves agressions ont, à nouveau, été perpétrées récemment contre des accompagnateurs de trains et même des voyageurs .

A-t-on déjà pris des mesures de sécurité concrètes? Ont-elles un caractère définitif? La ministre est-elle disposée à s'entretenir avec le ministre Duquesne en vue de doter les services de surveillance internes de la SNCB de compétences supplémentaires?

**17.02** **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a proposé des mesures concrètes dans le cadre du plan d'action contre les agressions. Des dispositifs d'alarme seront installés, les coffres-forts seront télégerés et les guichets bénéficieront d'une surveillance discrète au moyen de caméras.

Les effectifs du service de surveillance interne sont portés à 299 personnes.

Het mandaat van de treinbegeleiders is een bevoegdheid van minister Duquesne.

**17.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Zijn de door de minister opgesomde maatregelen reeds in voege? Zo nee, wat is de timing?

De interne bewakingsdienst moet uitgebreidere bevoegdheden krijgen. Meer personeel alleen levert weinig op.

Volgens minister Duquesne zal er een rondetafelbijeenkomst worden georganiseerd. Ik meen dat de minister daarbij betrokken zou moeten zijn.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van mevrouw Kristien Grauwels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorwegbermen" (nr. 4786)**

**18.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO):** We stellen vast dat bomen langs spoorwegbermen of in aanpalende tuinen al te vaak gekapt worden onder het mom van veiligheidspreventie. De bermen worden ook met onkruidverdelgers bespoten.

Voorziet de minister in de aanpassing van de wet van 1891 die de NMBS ertoe verplicht om bomen om te hakken om veiligheidsredenen? Zijn er afspraken met de NMBS om een ecologisch beheer van spoorwegbermen in te voeren? Is het mogelijk om hierover convenants af te sluiten tussen de gemeenten en de NMBS of tussen de NMBS en de beheerders van bijvoorbeeld natuurgebieden?

**18.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands):** Een voorstel tot wijziging van de wet van 25 juli 1891 ligt inderdaad ter studie. Er moet gestreefd worden naar een goed evenwicht tussen de veiligheid van het spoorverkeer en het ecologisch beheer van de spoorwegbermen. Het doel van de voorgestelde wijzigingen is een ecologisch beheer in te voeren. Er zullen zones van begroeiing, van gras tot bomen, worden ingevoerd. Daardoor zullen er minder bomen moeten omgehakt worden.

De zogenaamde "vrijboord" inzake de berekening van de zone van laaggroei zal worden verkleind. In elk geval zal een zone van vijf meter vrij moeten blijven.

De NMBS staat open voor overleg. Een gemeente of een natuurvereniging kan zelf een berm in

Le mandat des accompagnateurs de trains est une compétence du ministre Duquesne.

**17.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Les mesures énumérées par la ministre sont-elles déjà en vigueur? Dans la négative, quel calendrier est-il prévu?

Le service de surveillance interne doit être doté de compétences plus étendues. Il ne suffit pas d'augmenter les effectifs du personnel.

Selon le ministre Duquesne, une table ronde sera organisée. A mon sens, la ministre devrait y être associée.

*L'incident est clos.*

**18 Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les talus bordant les voies ferrées" (n° 4786)**

**18.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO):** Nous constatons que les arbres poussant sur les accotements des voies de chemin de fer ou dans les jardins contigus sont trop souvent abattus sous prétexte de prévention. Des herbicides sont également répandus sur les accotements.

La ministre prévoit-elle de modifier la loi de 1891 qui oblige la SNCB à abattre les arbres pour des raisons de sécurité? La SNCB s'est-elle engagée à gérer les accotements de manière écologique? Des conventions peuvent-elles être conclues entre les communes et la SNCB ou entre la SNCB et les gestionnaires de réserves naturelles, par exemple?

**18.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais):** Une proposition de modification de la loi du 25 juillet 1891 est effectivement à l'étude. Il faut tendre vers un juste équilibre entre la sécurité du trafic ferroviaire et la gestion écologique des accotements des voies. Les modifications proposées visent à mettre en place une gestion écologique. Nous créerons des zones de végétation, allant de l'herbe aux arbres). De la sorte, il y aura moins d'arbres à abattre.

La zone de croissance basse sera réduite. Une zone de cinq mètres devra rester libre dans tous les cas.

La SNCB est ouverte à la concertation. Une commune ou une association environnementale

beheer nemen mits het strikt naleven van de veiligheidsvoorschriften. De NMBS kan geen afwijkingen toestaan op de wettelijke hoogte van bomen of de wet van 1891.

peut même prendre en charge la gestion d'un accotement moyennant le strict respect des règles de sécurité. La SNCB ne peut permettre aucune exception à la hauteur légale des arbres ou à la loi de 1891.

Het Brussels experiment is interessant, in de toekomst kunnen overeenkomsten worden afgesloten, maar zonder toegevingen op het vlak van de veiligheid.

L'expérience bruxelloise est intéressante. Des conventions pourront être signées à l'avenir, mais sans concessions sur le plan de la sécurité.

**18.04 18.03 Kristien Grauwels** (AGALEV-ECOLO): Kan de minister zeggen of er al dergelijke overeenkomsten werden afgesloten?

**18.03 Kristien Grauwels** (AGALEV-ECOLO): La ministre peut-elle nous dire si de telles conventions ont déjà été passées ?

Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): In het Brussels Gewest werd reeds een overeenkomst gesloten op een plaats waar veel problemen waren. Het is mogelijk met de NMBS andere overeenkomsten te sluiten voor andere gebieden.

**Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): En Région bruxelloise, une convention a déjà été conclue à propos d'un site où se posaient de nombreux problèmes. Des conventions peuvent également être conclues ailleurs avec la SNCB.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.01 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 18.01 heures.*