



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

04-07-2001

15:10 uur

mercredi

04-07-2001

15:10 heures

INHOUD

Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van de subsidiëring van het vliegveld van Charleroi" (nr. 4922)

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van gratis folders in de postkantoren" (nr. 5005)

Sprekers: **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de herziening van de postcode" (nr. 5022)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "eventuele vervroeging van het ultieme uur voor uitreiking van briefwisseling" (nr. 5023)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "hygiënische maatregelen bij De Post" (nr. 5024)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afbouw van de post in Vlaams-Brabant" (nr. 5025)

- de heer Karel Van Hoorebeke tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postkantoren" (nr. 5043)

- de heer Hagen Goyvaerts tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitverkoop van Taxipost in Vlaams Brabant" (nr. 5076)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke wijziging van de postcodes" (nr. 5092)

Sprekers: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Hagen Goyvaerts, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Nationale DelcredereDienst" (nr. 5082)

Sprekers: **Annemie Van de Casteele, Rik**

SOMMAIRE

Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du subventionnement de l'aéroport de Charleroi" (n° 4922)

Orateurs: **Francis Van den Eynde, 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 "la distribution de dépliants gratuits par La Poste" (n° 5005)

Orateurs: **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions orales jointes de

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "la révision des codes postaux" (n° 5022)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "l'avancement éventuel de l'heure limite pour la délivrance du courrier" (n° 5023)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les mesures d'hygiène à La Poste" (n° 5024)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "le démantèlement des services de la Poste dans le Brabant flamand" (n° 5025)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les bureaux de poste" (n° 5043)

- M. Hagen Goyvaerts au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la liquidation de Taxipost dans le Brabant flamand" (n° 5076)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'éventuelle modification des codes postaux" (n° 5092)

Orateurs: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Hagen Goyvaerts, Karel Van Hoorebeke, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office National du Ducroire" (n° 5082)

Orateurs: **Annemie Van de Casteele, Rik**

Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bescherming van de gebruikers van diensten die telefonisch informatie verstrekken" (nr. 5085)</p> <p><i>Sprekers:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties</p> | 9 | <p>Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la protection des utilisateurs des Services d'Information par Télécommunications" (n° 5085)</p> <p><i>Orateurs:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques</p> | 9 |
| <p>Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verhoging van de treintarieven door de NMBS op 1 januari 2002" (nr. 4961)</p> | 11 | <p>Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs des chemins de fer au 1er janvier 2002" (n° 4961)</p> | 11 |
| <p>Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande tariefverhogingen van de NMBS" (nr. 4963)</p> <p><i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels, voorzitter van de VU&ID-fractie, Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 11 | <p>Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation prévue des tarifs des chemins de fer" (n° 4963)</p> <p><i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels, président du groupe VU&ID, Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 11 |
| <p>Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltweetjes op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 5091)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 13 | <p>Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes relatifs aux nouvelles automotrices doubles sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 5091)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 13 |
| <p>Samengevoegde mondelinge vragen van</p> <ul style="list-style-type: none"> - de heer Patrick Lansens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van voldoende treinstellen om de toeristenstroom van en naar onze kust op te vangen tijdens de zomer" (nr. 4977) - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de verlaagde tarieven voor gepensioneerden" (nr. 5048) <p><i>Sprekers:</i> Patrick Lansens, Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 14 | <p>Questions orales jointes de</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en service d'un nombre suffisant de trains pour pouvoir faire face à l'afflux de touristes en provenance de la côte ou à destination de celle-ci au cours de l'été" (n° 4977) - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes concernant les tarifs préférentiels dont bénéficient les retraités" (n° 5048) <p><i>Orateurs:</i> Patrick Lansens, Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 14 |
| <p>Vraag van de heer Lode Vanoost tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanbestedingen van de NMBS voor gloeilampen" (nr. 4988)</p> <p><i>Sprekers:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 16 | <p>Question de M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adjudication de la SNCB pour des ampoules à incandescence" (n° 4988)</p> <p><i>Orateurs:</i> Lode Vanoost, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 16 |
| <p>Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersongevallen met vrachtwagens" (nr. 5055)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit</p> | 17 | <p>Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accidents de la circulation impliquant des poids lourds" (n° 5055)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la</p> | 17 |

en Vervoer

Mobilité et des Transports

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maatregelen in het kader van het ozonplan" (nr. 5060)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 21 | <p>Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises dans le cadre du Plan ozone" (n° 5060)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 21 |
| <p>Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betwisting door de UPTR van de boetebedragen voor verkeersovertredingen door vrachtwagenbestuurders" (nr. 5075)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 23 | <p>Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la contestation par l'UPTR du montant des amendes infligées aux chauffeurs de camions ayant commis des infractions au code de la route" (n° 5075)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 23 |
| <p>Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke" (nr. 4989)</p> <p><i>Sprekers:</i> Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 23 | <p>Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Dunkerke-Adinkerke" (n° 4989)</p> <p><i>Orateurs:</i> Yves Leterme, président du groupe CVP, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 23 |
| <p>Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de internationale IC Oostende-Keulen door een Thalysverbinding tussen deze steden" (nr. 5031)</p> <p><i>Sprekers:</i> Yves Leterme, voorzitter van de CVP-fractie, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 25 | <p>Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le remplacement des trains IC internationaux Ostende-Cologne par une liaison Thalys entre ces villes" (n° 5031)</p> <p><i>Orateurs:</i> Yves Leterme, président du groupe CVP, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 25 |
| <p>Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van hogesnelheidslijnen" (nr. 5042)</p> <p><i>Sprekers:</i> Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 26 | <p>Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de lignes à grande vitesse" (n° 5042)</p> <p><i>Orateurs:</i> Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 26 |
| <p>Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verdeelsleutel voor de investeringen in de NMBS" (nr. 5041)</p> <p><i>Sprekers:</i> Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 27 | <p>Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la clé de répartition des investissements de la SNBC" (n° 5041)</p> <p><i>Orateurs:</i> Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 27 |

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 04 JULI 2001

15:10 uur

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

du

MERCREDI 04 JUILLET 2001

15:10 heures

De vergadering wordt geopend om 15.10 uur door de heer André Smets.

Het incident is gesloten.

01 Mondelinge vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gevolgen van de subsidiëring van het vliegveld van Charleroi" (nr. 4922)

01.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik heb vragen bij de eerlijke concurrentie van de luchthaven van Charleroi ten overstaan van die van Zaventem. Uit mijn informatie blijkt dat Ryanair, de luchtvaartmaatschappij die de meeste vluchten op Charleroi organiseert, zwaar door de Waalse regering wordt gesubsidieerd. De Waalse regering zou er zelfs aan denken de taxiverbinding tussen Charleroi en Brussel te sponsoren.

Ik ben geïntrigeerd door de tarieven van Ryanair. Ik vraag mij af hoe ze die kunnen handhaven. De heer Müller van Sabena heeft mij hierover geen uitsluitsel kunnen geven en een proces heeft hij vooralsnog niet ingespannen.

Ik gun Charleroi een goede en winstgevende luchthaven. Ik weet dat de luchthaven ressorteert onder de Waalse regering. Ook daar heb ik geen probleem mee, wel met een eventuele concurrentievervalsing.

Uit de kranten leer ik dat BSCA, de beheerder van de luchthaven van Charleroi, voor meer dan 90 procent in handen is van de NV Sambre-Invest,

La séance est ouverte à 15.10 heures par M. André Smets.

L'incident est clos.

01 Question orale de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conséquences du subventionnement de l'aéroport de Charleroi" (n° 4922)

01.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La concurrence entre l'aéroport de Charleroi et celui de Zaventem m'inspire quelques doutes quant à son caractère loyal. Selon les informations dont je dispose, il semblerait que Ryanair, la compagnie qui organise le plus de vols à partir de Charleroi, recevrait d'importantes subventions du gouvernement wallon. Ce dernier songerait même à sponsoriser une liaison par taxi entre Charleroi et Bruxelles.

Les tarifs pratiqués par Ryanair m'intriguent. Je me demande comment ils parviennent à les maintenir. M. Müller, de la Sabena, n'a pas pu me renseigner à ce sujet et, jusqu'à présent, il n'a pas encore décidé d'intenter un procès.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que Charleroi dispose d'un aéroport efficace et lucratif. Je n'ignore pas que l'aéroport est du ressort du gouvernement wallon, ce qui ne me pose aucun problème. En revanche, je n'admettrais pas une éventuelle distorsion de la concurrence.

J'ai lu dans la presse que le BSCA, gestionnaire de l'aéroport de Charleroi, appartient à plus de 90% à la SA Sambre-Invest, au sein du conseil

waar alle belangrijke lokale Waalse politici in de raad van bestuur zitten. De lage prijzen van Ryanair zijn dus niet te verklaren door de lage lonen van het personeel.

Bagagebehandeling kost normaal 60.000 frank per vlucht. Bij Ryanair kost het 5.000 frank en is de bagagebehandeling zelfs gratis voor de derde vlucht op dezelfde dag. Sambre-Invest zou 35 miljoen bijleggen voor het afhandelen van de bagage. Deze NV zou de volgende jaren 3 miljard in de luchthaven van Charleroi pompen.

Ik spreek de federale regering hier aan over de oneerlijke concurrentie. Ik erken dat de treinverbinding tussen Brussel en Charleroi niet goed is, maar dit rechtvaardigt nog niet de taxisubsidies waarover sprake is. Het verhaal van Charleroi staat in schril contrast met dat van Sabena.

01.02 Minister **Rik Daems** in naam van minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Mevrouw Durant deelt me mee dat ze de opdracht heeft gegeven om een juridisch dossier samen te stellen, mocht er door publieke interventies aan concurrentievervalsing worden gedaan in Charleroi-Brussel Zuid. Het is voorbarig om nu al speculatieve uitspraken te doen.

01.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): De prijzen van Ryanair zijn zo verbijsterend laag, dat het haast wel om concurrentievervalsing moet gaan. Ik zal minister Durant hierover ondervragen. Het gaat immers niet op dat met het concurrentiespel niet eerlijk speelt, op het ogenblik dat minister Daems knokt voor Sabena en de 12.000 werknemersgezinnen aldaar.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de verspreiding van gratis folders in de postkantoren" (nr. 5005)**

02.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Volgens het verslag 2000 van de Federale Voorlichtingsdienst werden in 2000 bijna geen folders door De Post verspreid. Volgens de Federale Voorlichtingsdienst "vormt de verspreiding van gratis folders, ingevolge de nieuwe opties van

d'administration de laquelle siègent tous les hommes politiques wallons importants. Cette SA comblerait tous les gouffres. Les prix bas pratiqués par Ryanair ne s'expliquent donc pas par les faibles salaires du personnel.

Le traitement des bagages coûte normalement 60.000 francs par vol. Mais il n'en coûte que 5.000 francs à Ryanair et le traitement des bagages est même gratuit pour le troisième vol dans la même journée. La société Sambre-Invest débourserait 35 millions pour le traitement des bagages et aurait l'intention d'injecter 3 milliards dans l'aéroport de Charleroi au cours des prochaines années.

Je m'adresse ici au gouvernement fédéral à propos de la distorsion de concurrence. Je reconnais que la liaison ferroviaire Bruxelles -Charleroi n'est pas bonne mais cela ne justifie pas les subventions aux taxis dont il est question. Le dossier de Charleroi contraste singulièrement avec celui de la Sabena.

01.02 **Rik Daems**, ministre, au nom de la ministre Isabelle Durant (*en néerlandais*): Mme Durant m'a informé qu'elle a demandé la constitution d'un dossier juridique dans l'hypothèse où des interventions publiques auraient entraîné une distorsion de la concurrence en faveur de Charleroi-Bruxelles Sud. Au stade actuel, il est prématuré de faire des déclarations spéculatives.

01.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Les prix pratiqués par Ryanair sont à ce point stupéfiants qu'il doit forcément s'agir d'un cas de distorsion de la concurrence. J'interrogerai la ministre Durant à ce sujet. En l'occurrence, les règles du jeu de la concurrence sont bafouées, au moment même où le ministre Daems se bat pour la Sabena et les 12.000 familles de travailleurs.

Président: Francis Van den Eynde.

L'incident est clos.

02 **Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la distribution de dépliant gratuits par La Poste" (n° 5005)**

02.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Selon le rapport 2000 du Service fédéral d'Information, la diffusion de dépliant d'information par La Poste a été pratiquement inexistante en 2000. Selon le Service fédéral d'Information, « suite aux nouvelles options de La Poste, la distribution de

De Post..., niet langer een prioriteit met de bedoeling het publiek aan te trekken".

Welke wijzigingen werden doorgevoerd bij het verspreiden van gratis folders door De Post?

Welke onderrichtingen werden er inzake deze verspreiding gegeven?

Volgens het verslag werden sinds 1995 meer dan 37 miljoen folders volgens de regeling "Postbus 3000" door De Post verspreid.

Waarin bestaat dat systeem?

Welke toekomst is er voor "Postbus 3000" weggelegd in het kader van de huidige interne reorganisatie?

dépliants gratuits ne semble plus être une priorité pour attirer le public. »

Quelles sont les modifications dans la distribution de dépliants gratuits par La Poste ?

Quelles sont les instructions données concernant cette distribution ?

Selon le rapport, depuis 1995, plus de 37 millions de dépliants « Boîte postale 3000 » ont été distribués par La Poste.

En quoi consiste ce système ? Quel est l'avenir de « BP 3000 » dans la réorganisation interne en cours ?

02.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Er zijn geen wijzigingen gepland wat de gratis verspreiding van de folders door de postkantoren betreft. Deze laatste verspreiden die folders niet gratis, behalve folders met regeringsinformatie die worden geproduceerd door Postbus 3000 en die de postkantoren in hun folderrekken ter beschikking stellen van de burgers .

02.02 **Rik Daems** , ministre (*en français*): Il n'y a aucune modification prévue dans les modalités de diffusion gratuite des dépliants d'information par les bureaux de poste. Ceux-ci ne distribuent pas gratuitement ces dépliants, sauf ceux d'information gouvernementale, produits par BP 3000, qu'ils peuvent mettre à la disposition des citoyens dans leurs porte-dépliants.

02.03 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Dat is niet wat het verslag zegt. Daarin staat namelijk dat ingevolge de nieuwe opties van De Post naar aanleiding van de wijzigingen op het vlak van de directie en het beheersbeleid, de verspreiding van gratis folders niet langer een prioriteit blijkt te zijn om het publiek aan te trekken.

02.03 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Ce n'est pas ce que le rapport dit. Je cite : « suite aux nouvelles options prises par La Poste à l'occasion des modifications au niveau de la direction et de la politique de gestion, la distribution de dépliants gratuits ne semble plus constituer une priorité pour attirer le public. »

02.04 Minister **Rik Daems** : (*Frans*): Ik lees u het antwoord dat mij werd verstrekt.

02.04 **Rik Daems** , ministre (*en français*): Je vous lis la réponse qui m'est fournie.

02.05 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Wat zal in de gegeven omstandigheden de rol zijn van De Post in het kader van de universele dienstverlening? Deze biedt namelijk tal van potentiële mogelijkheden. Maar de boodschap is dubbelzinnig: de stelling van de regering beantwoordt niet aan de feiten waaruit blijkt dat bij De Post een realiteit vorm krijgt die niet op promotie van het bedrijf is gericht.

02.05 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Dans ces conditions, quel va être le rôle de La Poste dans le cadre du service universel ? Il y a là des potentialités à exploiter. Il y a un double discours : le discours gouvernemental et la réalité des faits, à savoir une autre réalité non porteuse de promotion pour La Poste.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
 - de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de herziening van de postcode" (nr. 5022)
 - de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "eventuele vervroeging van het ultieme uur voor uitreiking van briefwisseling" (nr. 5023)
 - de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en

03 **Questions orales jointes de**
 - M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "la révision des codes postaux" (n° 5022)
 - M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "l'avancement éventuel de l'heure limite pour la délivrance du courrier" (n° 5023)
 - M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et

Participaties over "hygiënische maatregelen bij De Post" (nr. 5024)

- de heer Dirk Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de afbouw van de post in Vlaams-Brabant" (nr. 5025)

- de heer Karel Van Hoorebeke tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de postkantoren" (nr. 5043)

- de heer Hagen Goyvaerts tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de uitverkoop van Taxipost in Vlaams Brabant" (nr. 5076)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mogelijke wijziging van de postcodes" (nr. 5092)

Participations publiques sur "les mesures d'hygiène à La Poste" (n° 5024)

- M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "le démantèlement des services de la Poste dans le Brabant flamand" (n° 5025)

- M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications, des Entreprises et Participations publiques sur "les bureaux de poste" (n° 5043)

- M. Hagen Goyvaerts au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la liquidation de Taxipost dans le Brabant flamand" (n° 5076)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'éventuelle modification des codes postaux" (n° 5092)

03.01 Dirk Pieters (CVP): De Post wil de postcode herzien. Er zouden drie letters bij de huidige vier cijfers worden gevoegd. De Post houdt bij die herschikking vooral rekening met haar interne structuren, terwijl zij nochtans niet de enige verdeler is in België en de concurrentie dus ook sterker wordt. Er wordt door De Post evenmin rekening gehouden met de mogelijkheden van PGS en van plaatsbepaling langs GSM-, GPRS- of UMTS-zenders van de mobiele telefonie.

03.01 Dirk Pieters (CVP): La Poste voudrait revoir les codes postaux, par l'ajout de trois lettres aux quatre chiffres actuels. Cette modification correspond avant tout à la structure interne de la Poste, alors que celle-ci n'est pas le seul distributeur en Belgique et que la concurrence s'intensifie. La Poste ne tient pas compte non plus des possibilités offertes par le GPS ni des systèmes de localisation par le biais des émetteurs GSM, GPRS et UMTS de téléphonie mobile.

Zal het BIPT de opdracht krijgen de nieuwe structuur uit te werken, naar analogie met wat het BIPT nu doet voor de telecomsector?

L'IBPT sera-t-il chargé de développer cette nouvelle structure, comme il l'a fait pour le secteur des télécoms ?

Wie zal bij de herziening van de postcodes worden betrokken?

Qui sera impliqué dans la révision des codes postaux ?

Wanneer zullen de herziene postcodes worden ingevoerd?

Quand apparaîtront les nouveaux codes ?

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Enkele maanden geleden ontkende de minister nog dat er de eerstkomende jaren wijzigingen zouden worden aangebracht aan de postcodes. Er zijn nu volop geruchten dat er toch wordt gedacht aan een aanpassing. Kloppen deze geruchten?

03.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Il y a quelques mois, le ministre niait encore qu'une modification des codes postaux interviendrait dans les années à venir. Aujourd'hui, de nombreuses rumeurs donnent à penser que cette modification est envisagée. Ces rumeurs sont-elles fondées ?

03.03 Dirk Pieters (CVP): In de sorteercentra is het uiterste uur voor aflevering van briefwisseling vastgelegd op 20 uur, in Brussel is dit zelfs 21 uur. Alles wat op dat moment in de sorteercentra aanwezig is, wordt in principe de dag nadien uitgereikt. Dit uiterste uur zou nu merkkelijk vervroegd worden, men spreekt zelfs van 17 uur! Hoe rijmt men dit met de toenemende automatisering van het sorteren?

03.03 Dirk Pieters (CVP): Dans les centres de tri, la limite pour la livraison du courrier est fixée à 20 heures, voire à 21 heures à Bruxelles. Tout le courrier qui se trouve à ce moment dans les centres de tri est en principe distribué le lendemain. Il serait question d'avancer sensiblement cette heure limite: on parle même de 17 heures ! Comment peut-on envisager une telle mesure alors que le tri est de plus en plus automatisé ?

Kunnen bepaalde klanten in Brussel X een voorkeursbehandeling met aflevering tot 23 uur genieten? Klopt het dat de Servipost-zendingen, die nog moeten worden gefrankeerd, nog tot 22 uur aan de kaai van het sorteercentrum in Brussel mogen worden afgegeven?

Overweegt men daadwerkelijk een vervroeging van het uiterste afleveringsuur tot 17 uur? Is dit niet belachelijk, gezien het sluitingsuur van kantoren en bedrijven? Slaan we zo internationaal geen mal figuur?

Personeelsleden en klanten van De Post maken geregeld hun beklag over de ronduit smerige staat van postzakken, -bakken en -containers.

Beschikt men bij De Post wel over reinigingsinstallaties? En zijn er financiële middelen of werden die afgewend naar consultingopdrachten in Brussel X? Maakt De Post gebruik van schadelijke verdelgingsmiddelen? Hoe lang zal de minister zulke onhygiënische werkomstandigheden nog dulden?

De voorbije jaren werd De Post in Vlaams-Brabant stelselmatig afgebouwd: het enige sorteercentrum verdween, de directie-Leuven eveneens. Nu wil men zelfs de diensten Snelpost uit Vlaams-Brabant wegtrekken. Weer zou het meeste werk naar Brussel worden overgeheveld. Die laatste maatregel getuigt niet van rationeel beheer: in een sterke groeiregio blijven geen verdeelcentra voor Taxipost meer over. Hoe verantwoordt men die ingreep? Moet Waals-Brabant op dezelfde manier inleveren?

03.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Vorige week uitten de werknemers van Taxipost te Leuven hun ongenoegen over de beslissing van De Post om de verdeelcentra van Taxipost uit Vlaams-Brabant te laten verdwijnen. Naast het verdeelcentrum van Leuven worden ook Dilbeek, Halle, Vilvoorde, Aarschot en Tienen getroffen. Het personeel overhandigde de minister een petitie om zijn ongenoegen kracht bij te zetten.

In een eerste reactie noemde de minister de onrust van het personeel ongegrond. Hij zei achter de hervorming te staan, die volgens hem ook het personeel ten goede komt. Kan de minister deze uitspraken nader verklaren?

03.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Bij de postdiensten is er eens te meer nogal wat sociale

Certains clients peuvent-ils déposer leur courrier jusqu'à 23 heures à Bruxelles X, bénéficiant ainsi d'un traitement de faveur? Est-il exact que les envois Servipost encore à affranchir peuvent être déposés jusqu'à 22 heures au quai du centre de tri de Bruxelles?

Envisage-t-on réellement de fixer l'heure limite de livraison à 17 heures? Ne serait-ce pas ridicule au regard de l'heure de fermeture des bureaux et des entreprises? Ne ferions-nous pas de la sorte mauvaise figure au plan international?

Le personnel et les clients de La Poste se plaignent régulièrement de l'état véritablement immonde des sacs, boîtes et conteneurs postaux.

La Poste dispose-t-elle d'installations de nettoyage et de moyens financiers ou ces derniers ont-ils été affectés à la réalisation de missions d'audit à Bruxelles? La Poste utilise-t-elle des détergents toxiques? Combien de temps le ministre admettra-t-il encore des conditions de travail aussi peu hygiéniques?

Nous avons assisté ces dernières années au démantèlement systématique de La Poste en Brabant flamand, avec la suppression de son unique centre de tri et de la direction de Louvain. Aujourd'hui, on évoque même un possible retrait des services de poste exprès du Brabant flamand. Une fois de plus, la majeure partie du travail serait transférée vers Bruxelles. Cette dernière mesure ne procède pas d'une gestion rationnelle: une région en plein essor va être privée de centre de distribution Taxipost. Comment cette décision se justifie-t-elle? Le Brabant wallon sera-t-il logé à la même enseigne?

03.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): La semaine dernière, les travailleurs de Taxipost ont dénoncé la décision de supprimer les centres de distribution de Taxipost du Brabant flamand. Outre Louvain, la mesure concernerait également les communes de Dilbeek, de Hal, de Vilvorde, d'Aarschot et de Tirlemont. Le personnel a exprimé sa grogne dans une pétition qu'il a remise au ministre.

Dans une première réaction, le ministre a déclaré que l'inquiétude du personnel n'était pas fondée. Il s'est dit partisan de la réforme qui devrait, à son estime, également profiter au personnel. Le ministre pourrait-il préciser ses propos?

03.05 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Une nouvelle fois, l'inquiétude est grande à La Poste. La

onrust. De werklust van de postbodes is ongelijk verdeeld: in Vlaanderen is die bijvoorbeeld merkkelijk hoger dan in Wallonië, men spreekt zelfs van 35 procent.

De gedelegeerd bestuurder heeft dit alles pogen te verklaren. Worden er maatregelen genomen om die ongelijke werklustverdeling weg te werken?

Zullen er bijkomende postbodes worden aangenomen in Vlaanderen? Waar zal men die postbodes vinden, gezien het weinig aantrekkelijk statuut?

Worden er structurele maatregelen overwogen om de problemen van de postwerking in Vlaanderen definitief weg te werken? Het gaat toch niet op dat een in Kortrijk verstuurde brief pas een week later in Gent toekomt.

03.06 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): De Post is niet van plan de postcodes te veranderen. De technologische vooruitgang in de sorteercentra maakt het mogelijk een betere dienstverlening na te streven op basis van het huidige systeem van postcodes.

Er is evenmin sprake van enige vervroeging van de afleveringsuren. Integendeel, er zijn zelfs plannen om deze dienstverlening aan de klant nog te verbeteren.

Taxipost wil zijn dienstverlening voor de klant optimaliseren. Zo wordt er voor een bedrag van 1,6 miljard geïnvesteerd in een herschikking van de verdeelcentra, waarbij een grotere rationalisering en een betere dienstverlening worden beoogd. De huidige 42 centra worden teruggebracht tot 9, waarbij het sorteercentrum binnen Brussel X sterk zal worden geautomatiseerd. De regionale centra komen in Lummen en Vilvoorde. Nogal wat verdeelcentra zijn nu in een bijzonder deplorabele toestand; de nieuwe centra zullen modern zijn. De vakbonden werden al in februari van deze herschikking op de hoogte gebracht.

In de nieuwe sorteercentra zullen de jute zakken vervangen worden door bakken en nylon zakken. Er komen ook wasmachines.

De voorbereiding op de vrije markt roept begrijpelijke angsten en weerstanden op. Ik laat het management zijn werk doen. Ik kan als minister toch bezwaarlijk aan dienstbetoon doen voor mijn eigen regio. Dat zou erg zijn en indruisen tegen de moderniseringsstrategie.

charge de travail des postiers est inégalement répartie. Elle est, en effet, beaucoup plus importante en Flandre qu'en Wallonie. On parle même d'une différence de l'ordre de 35%.

L'administrateur délégué a tenté d'expliquer cette situation. Des mesures sont-elles prises pour mettre un terme à cette répartition inégale de la charge de travail?

Procèdera-t-on au recrutement de postiers supplémentaires en Flandre? Trouvera-t-on des candidats, compte tenu du statut peu attrayant du personnel de La Poste?

Des mesures structurelles sont-elles prises pour mettre définitivement un terme aux problèmes que connaît le fonctionnement de La Poste en Flandre? Il n'est pas normal qu'une lettre expédiée à Courtrai n'arrive à destination à Gand qu'une semaine plus tard.

03.06 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): La modification des codes postaux n'est pas à l'ordre du jour. Les progrès technologiques dans les centres de tri permettront d'améliorer le service sur la base du système de codes postaux existant.

Il n'est pas davantage question d'avancer les heures de dépôt du courrier. Au contraire : La Poste a l'intention d'améliorer encore la qualité du service offert au client.

Ainsi, Taxipost entend optimiser ses services à la clientèle. A cet effet, un montant de 1,6 milliards a été investi dans la réorganisation des centres de distribution, en vue de rationaliser le travail et d'améliorer la qualité du service. Le nombre de centres sera ramené de 42 à 9. Dans le même temps, il centre de tri de Bruxelles X sera fortement automatisé. Les centres régionaux seront établis à Lummen et à Vilvoorde. Bon nombre de centres de tri se trouvent actuellement dans un état particulièrement déplorable. Les nouveaux centres seront modernes. Les syndicats ont déjà été informés de cette réorganisation au mois de février.

Dans les nouveaux centres de tri, les sacs en toile de jute seront remplacés par des boîtes et des sacs en nylon. Des machines à laver seront également installées.

La préparation à l'ouverture du marché suscite des craintes et se heurte à des résistances parfaitement compréhensibles. Je ne souhaite pas m'immiscer dans le travail des dirigeants de La Poste. Vous n'apprécieriez guère que je défende les intérêts particuliers de ma région. Une telle attitude serait en

porte-à-faux par rapport à la stratégie de modernisation actuellement mise en place.

03.07 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Dat klopt, maar als het personeel geen gehoor vindt bij de top van De Post, kunnen ze alleen maar bij de minister terecht.

03.07 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Je ne vous contredirai pas sur ce point mais si les dirigeants de La Poste ne prêtent pas une oreille attentive aux doléances des membres du personnel, ceux-ci n'ont d'autre issue que de s'adresser au ministre.

03.08 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik wil graag geruststellende woorden spreken, vakbonden ontvangen en bezoeken aan kantoren en sorteercentra brengen, maar uiteindelijk neemt het management de beslissingen.

03.08 Rik Daems , ministre (en néerlandais) : Je veux bien tenir des propos rassurants, recevoir les syndicats et me rendre dans les bureaux postaux et les centres de tri mais le pouvoir de décision appartient en définitive aux dirigeants de La Poste.

03.09 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Dat er ernstige inspanningen worden gedaan om De Post gestaag te moderniseren, zal ik niet ontkennen. Maar het gaat allemaal zo traag. De ongelijkheid tussen Vlaanderen en Wallonië moet absoluut worden weggewerkt. Anders zal de sociale onrust niet afnemen. Wordt er eigenlijk iets aan gedaan om die ongelijkheid weg te werken?

03.09 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Je ne nierai pas que des efforts importants sont fournis pour moderniser continuellement La Poste. Mais cette modernisation est très lente ! Et il faut absolument mettre fin à l'inégalité entre la Flandre et la Wallonie sur ce plan. Sinon, l'effervescence sociale ne s'apaisera pas. Mais le ministre agit-il vraiment pour supprimer cette inégalité ?

03.10 Minister Rik Daems (Nederlands): Er wordt aan gewerkt om de norm van 120 procent opvulling van het personeelskader te veralgemenen. Vlaanderen beantwoordt hier nu al aan, Wallonië zit aan 140 procent.

03.10 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Nous nous efforçons actuellement de généraliser la norme d'occupation du cadre du personnel à 120 %. La Flandre répond déjà à cette norme alors que la Wallonie est à 140 %.

03.11 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Wanneer komt de gelijkschakeling er?

03.11 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Quand y aura-t-il un ajustement entre les deux Régions ?

03.12 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik kan daar nu niet precies op antwoorden. Dat antwoord zou veel te complex zijn en ik wens daar niet zonder kennis van details op te antwoorden. Er zijn zoveel diverse statuten.

03.12 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Au stade actuel, je ne peux fournir de réponse précise à cette question qui demande une réponse beaucoup trop complexe pour que je souhaite la fournir sans connaître les tenants et les aboutissants. Il y a tant de statuts différents.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "Nationale Delcreditedienst" (nr. 5082)

04 Question de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office National du Ducroire" (n° 5082)

04.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Op eerdere vragen begin dit jaar over de Nationale Delcreditedienst antwoordde de minister dat de regering nog niet tot een besluit was gekomen. Hij stelde wel dat het bedrijf structureel moest worden hervormd om conform te zijn met de huidige markt. Ondertussen verandert er op het terrein niets. Bij de jongste overheveling van bevoegdheden is de exportverzekering federaal gebleven. Toch kan men niet loochenen dat de regionale exportcijfers sterk

04.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): En réponse à des questions relatives à l'Office national du Ducroire, posées au début de cette année, le ministre a déclaré que le gouvernement n'avait pas encore pris de décision. Il reconnaissait, certes, que l'institution devait faire l'objet d'une réforme structurelle pour être rendue conforme au marché actuel. Depuis, rien n'a changé sur le terrain. Lors du dernier transfert de compétences, l'assurance en matière d'exportations a été maintenue au niveau

verschillen. Het aandeel van de Vlaamse export bedraagt meer dan 76 procent van de totale nationale uitvoer. Voor de verre markten, die het meest risicovol zijn en dus meer verzekerd moeten worden, bedraagt het aandeel van de Vlaamse export zelfs meer dan 80 procent.

Artikel 3 van de bijzondere wet uit het Lambermont-akkoord, dat de bevoegdheidsoverdracht aan de Gemeenschappen en Gewesten regelt, hevelt het afzet- en uitvoerbeleid wel over naar de Gewesten. Het wordt tijd om klaarheid te scheppen in dit dossier.

Welke hervormingen zijn volgens de minister nodig om de marktpositie van de Nationale Delcredere dienst te versterken? Hoe zal het artikel 3 van de bijzondere wet worden uitgevoerd?

Zal de minister rekening houden met de regionale verschillen inzake uitvoer naar verre markten? Worden de Gewesten hierover geraadpleegd?

Artikel 3 stelt immers dat de vertegenwoordiging van de Gewesten in de federale instellingen zal worden verzekerd. Wanneer wordt een nieuwe raad van bestuur aangeduid? Wanneer en hoe zal een nieuwe directeur-generaal worden aangeduid?

04.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): De voorzitter van de raad van bestuur van de Nationale Delcredere dienst is van oordeel dat de privatisering van bepaalde onderdelen van de dienst onafwendbaar is. Deze visie wordt trouwens onderbouwd door een strategische doorlichting die onlangs van de Delcredere dienst werd gemaakt.

De Delcredere dienst geniet een uitstekende reputatie op internationaal vlak en wordt zelfs als norm gebruikt voor *creditratings*.

De hervorming wordt nu volop voorbereid.

04.03 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): Maar dat wordt al zo lang aangekondigd!

04.04 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Men moet soms de tijd de tijd laten. Er zal nu verder overleg worden gepleegd met de Gewesten. Dat overleg is inderdaad nog niet afgerond. Er zal rekening gehouden worden met de regionale verschillen, al zijn die zeer moeilijk te meten.

Er komt een nieuwe raad van bestuur en een algemeen directeur, al heeft de huidige tweehoofdige leiding het bedrijf geen windeieren gelegd. Het presteert uitstekend.

fédéral. On ne peut pourtant nier que les chiffres des exportations présentent de fortes disparités régionales. La proportion des exportations flamandes représente plus de 76% des exportations nationales totales. Pour les marchés lointains, qui présentent le plus de risques et doivent donc être mieux couverts par l'assurance, la part des exportations flamandes est même de 80%.

L'article 3 de la loi spéciale découlant de l'accord du Lambermont, qui règle le transfert de compétences aux Communautés et aux Régions, transfère la politique des débouchés et des exportations aux Régions. Il est temps de faire la clarté dans ce dossier.

Quelles réformes le ministre juge-t-il nécessaires pour renforcer la position de l'Office national du Ducroire sur le marché ? Comment l'article 3 de la loi spéciale sera-t-il exécuté ?

Le ministre tiendra-t-il compte des disparités régionales en matière d'exportations vers les marchés lointains ? Les Régions sont-elles consultées à ce sujet ?

L'article 3 prévoit en effet la représentation des Régions au sein des organismes fédéraux. Quand un nouveau conseil d'administration sera-t-il désigné ? Quand et de quelle manière un nouveau directeur général sera-t-il désigné ?

04.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Le président du conseil d'administration de l'Office national du Ducroire estime que la privatisation de certaines parties de l'Office est inévitable. Cette vision est d'ailleurs étayée par l'analyse stratégique qui a récemment été faite de l'Office national du Ducroire.

L'Office du Ducroire jouit d'une excellente réputation au niveau international et sert même de norme pour les *creditratings*.

La réforme est en pleine préparation.

04.03 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): Mais elle est annoncée depuis si longtemps déjà !

04.04 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Il faut parfois prendre le temps. Une nouvelle concertation va maintenant être organisée avec les Régions. Cette concertation n'est, en effet, pas encore arrivée à son terme. Il sera tenu compte des disparités régionales, même si celles-ci sont très difficiles à quantifier.

Un nouveau conseil d'administration et un nouveau directeur général seront désignés, même si l'actuelle direction bicéphale a permis à l'entreprise de prospérer. Elle réalise d'excellentes prestations.

Ik verkies ervoor om de Delcredere dienst meteen goed te hervormen en niet stukje bij beetje.

Je choisis de réformer l'Office du Ducroire une fois pour toutes plutôt que de procéder par étape.

04.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Ik ben ontgoocheld in het antwoord van de minister. Dit dossier blijft maar aanslepen. We lopen het risico dat de goede reputatie van Delcredere wordt geschaad door het uitblijven van belangrijke hervormingen.

04.05 Annemie Van de Casteele (VU&ID): La réponse du ministre est décevante. Ce dossier s'éternise. La bonne réputation de l'Office national du Ducroire risque de pâtir de l'absence de réformes majeures.

Ook de besprekingen met de Gewesten hadden al lang aan de gang moeten zijn. De minister had moeten anticiperen op de Lambermont-hervormingen.

Les discussions avec les Régions auraient, elles aussi, déjà dû être menées depuis longtemps. Le ministre aurait dû anticiper les réformes prévues dans l'accord du Lambermont.

Als er redenen zijn om Delcredere federaal te houden, dan kan men het dekken van de grote risico's niet doorschuiven naar de Gewesten.

Si certaines raisons justifient le maintien de l'Office national du Ducroire au niveau fédéral, on ne peut transférer aux Régions la couverture de risques importants.

04.06 Minister Rik Daems (Nederlands): Het doorschuiven van de risicodekking naar de Gewesten komt niet in mijn plannen voor.

04.06 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Il n'entre pas dans mes intentions de charger les Régions de couvrir les risques.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de bescherming van de gebruikers van diensten die telefonisch informatie verstrekken" (nr. 5085)

05 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la protection des utilisateurs des Services d'Information par Télécommunications" (n° 5085)

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ten tijde van het Belgacom-monopolie werd een ethische commissie voor de informatiediensten ingesteld om de gebruikers te beschermen. Bij gebrek aan wettelijke grond werd die commissie vervolgens afgeschaft en werd er een gedragscode beloofd.

05.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): A l'époque du monopole de Belgacom, une commission d'éthique des services d'information avait été mise en place pour protéger les utilisateurs. Ensuite, elle a été suspendue, faute de base légale, et la mise au point d'un code de bonne conduite a été promise.

De gebruikersverenigingen zijn ondertussen de problemen en met name het misbruik van 009-nummers blijven veroordelen.

Entre-temps, les associations d'utilisateurs ont continué de dénoncer des problèmes, et notamment les abus d'utilisation des numéros 0900.

Hoe ver staat het met de raadpleging van de sector terzake en welke tendensen kunnen worden waargenomen? Wordt nog aan de gedragscode gewerkt? Welk tijdschema is hiervoor vastgesteld? Over welke andere middelen beschikken de gebruikers om misbruiken aan te klagen?

Où en est la consultation du secteur à ce propos et quelles orientations se dessinent-elles? Le Code de bonne conduite des opérateurs en télécommunications est-il toujours en chantier? Quel est l'agenda prévu pour sa réalisation? Quel autre recours les utilisateurs ont-ils contre les abus?

Hoe zullen de geschillen tussen gebruikers en ondernemingen die de gedragscode niet hebben ondertekend worden opgelost?

Comment seront réglés les différends entre les utilisateurs et les firmes qui n'auront pas adhéré au Code de bonne conduite?

Kan de gedragscode op zich de ethische commissie vervangen?

05.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Er is ten tijde van het Belgacom-monopolie inderdaad een ethische commissie ingesteld ingevolge een beslissing die de Ministerraad in 1994 nam om de gebruiker te beschermen. Het secretariaat van de commissie werd aan het BIPT toevertrouwd. In 1997 werd een beperkt aantal klachten geregistreerd. In 1998 konden alle operatoren die een licentie voor vocale telefonie hadden verkregen, een reeks 077- en 0900-nummers reserveren om die ter beschikking van de dienstverleners te stellen. De 077-nummers worden meestal gebruikt voor sekslijnen en aan 3,5 frank per minuut gefactureerd tijdens de daluren en 7 frank per minuut tijdens de piekuren. De 0900-nummers worden aan 18 frank per minuut gefactureerd, maar voor 0902- en 0903- nummers kunnen de tarieven tot 45 frank per minuut oplopen.

Om te voorkomen dat sommige operatoren, in tegenstelling tot Belgacom, zouden weigeren om samen te werken met de Ethische commissie en gevolg te geven aan eventuele sancties die laatstgenoemde hen zou opleggen, heeft de wet van 19 december 1997 tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 hierin een artikel 105deciesA ingevoegd tot bepaling, via koninklijk besluit, van een ethische code die ervoor zorgt dat alle dienstverleners in deze materie aan dezelfde verplichtingen worden onderworpen.

Dit ontwerp van koninklijk besluit stuitte op een aantal toepassingsproblemen in verband met de bijzondere wet van 8 augustus 1980 houdende hervorming van de instellingen waardoor de doelmatigheid van de Commissie in het gedrang kwam.

Vervolgens onderzocht men andermaal de mogelijkheden om in het kader van de hervorming van de telecomunicatiewetgeving, wetgevend op te treden in deze materie.

Overeenkomstig de nieuwe oriëntatie, zouden de basisprincipes van de gedragscode kunnen worden opgelegd via andere kanalen dan die van de vroegere Ethische commissie.

Ondertussen blijft het Instituut de terzake ontvangen klachten onverminderd onderzoeken. Enerzijds wordt het bestaan van eventuele strafrechtelijke aspecten onderzocht waarvoor vervolging zou kunnen worden ingesteld en anderzijds worden de misbruiken in verband met de toekenning van

Celui-ci sera-t-il suffisant pour remplacer les compétences de la commission d'éthique ?

05.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*): A l'époque du monopole de Belgacom, une commission d'éthique a effectivement été mise en place par une décision du Conseil des ministres prise en 1994 pour protéger l'utilisateur. L'IBPT a été chargé de son secrétariat. Jusqu'en 1997, un petit nombre de plaintes ont été enregistrées. En 1998, tous les opérateurs ayant obtenu une licence de téléphonie vocale ont pu réserver des séries de numéros 077 et 0900 pour les mettre à la disposition des prestataires de services. Les numéros 077, généralement destinés à des communications érotiques, sont facturés à 3,5 francs par minute pendant les heures creuses et à 7 francs durant les heures de pointe. Les 0900 sont facturés à 18 francs par minute mais les 0902 et 0903 peuvent atteindre 45 francs par minute.

Pour que, contrairement à Belgacom, certains opérateurs ne refusent pas de collaborer avec la Commission d'éthique, et de se plier aux éventuelles sanctions qu'elle leur imposerait, la loi du 19 décembre 1997 modifiant la loi du 21 mars 1991 a inséré dans celle-ci un article 105deciesA visant à fixer par arrêté royal un code d'éthique assurant que tous les prestataires de services sont liés aux mêmes obligations en la matière.

Ce projet d'arrêté royal se heurta à certaines difficultés d'application vis-à-vis de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles remettant en question l'efficacité de la Commission.

On a alors réétudié les possibilités de légiférer en cette matière dans la réforme de la législation sur les télécommunications à l'étude.

Dans la nouvelle orientation, les principes de base du code de conduite pourraient être imposés par d'autres voies que l'ancienne Commission d'éthique.

Entre-temps, l'Institut continue d'analyser les plaintes reçues en la matière. Cet examen porte sur l'existence d'éventuels aspects pénaux, qui feraient l'objet de poursuites et, d'autre part, sur les abus en matière d'attribution de séries de numéros d'appels. Dans ces cas, l'Institut envisage, après rappel, de

reeksen oproepnummers onderzocht. In deze gevallen overweegt het Instituut een procedure te starten met als doel, de aan de betrokken operator toegekende nummers in te trekken. De gebruikers van die diensten moeten immers een maximale bescherming kunnen genieten en er moet tevens naar passende oplossingen worden gezocht overeenkomstig de enorm snel evoluerende wereld van de telecommunicatie.

05.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Op welke agenda worden de nieuwe projecten op het gebied van telecommunicatie ingeschreven? Zal de toekenning van een licentie worden gekoppeld aan de nieuwe gedragscode? In de gezinsbudgetten is het precies de post telecommunicatie die in 2000 het snelst is gestegen en die in veel gezinnen met bescheiden inkomen tot schulden heeft geleid. Horen wij, indien er gesprekspartners in die sector zijn, deze laatste niet te raadplegen?

05.04 Minister Rik Daems (Frans): Er bestaat een informatieprocedure bij het BIPT.

De gedragscode moet aan de vergunningen worden gekoppeld, zoniet is er geen enkel middel om die te controleren. Ik kan u het tijdschema niet nader preciseren, omdat ik eerst van plan ben het aangevatte werk met betrekking tot het BIPT tegen het einde van het jaar af te ronden.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verhoging van de treintarieven door de NMBS op 1 januari 2002" (nr. 4961)

07 Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geplande tariefverhogingen van de NMBS" (nr. 4963)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Naar verluidt zou de NMBS haar tarieven voor reizigersvervoer op 1 januari 2002 verhogen, wat een maand eerder is dan het beheerscontract bepaalt. Men verwijst hierbij naar de invoering van de euro.

Maakt het beheerscontract zo een vervroegde verhoging mogelijk?

Het beheerscontract zegt ook dat de verhoging gelijk mag zijn aan de gezondheidsindex van de maand juni. Hoe kan de NMBS die verhoging nu al berekenen als die index nog niet eens berekend is?

lancer une procédure pouvant aboutir au retrait des numéros attribués à l'opérateur en cause. Il est effectivement nécessaire d'apporter un maximum de protection aux utilisateurs de ces services tout en recherchant des solutions adaptées à l'extrême mouvance du monde des télécommunications.

05.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Dans quel agenda s'inscrivent les nouveaux projets en matière de télécommunication? L'octroi de licence sera-t-il lié au nouveau Code de bonne conduite? Dans les budgets des ménages, ce sont les télécommunications qui ont connu la plus grande hausse en 2000 et a provoqué l'endettement des ménages modestes. S'il y a des interlocuteurs dans ce secteur, il conviendrait peut-être de les consulter.

05.04 Rik Daems, ministre (en français): Il y a une procédure d'information à l'IBPT.

Le code de bonne conduite doit être lié aux licences, sans quoi il n'y aurait aucun moyen de le contrôler. Quant au timing, je ne peux vous le préciser car je compte d'abord terminer, d'ici la fin de l'année, le travail entrepris vis-à-vis de l'IBPT.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation des tarifs des chemins de fer au 1er janvier 2002" (n° 4961)

07 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'augmentation prévue des tarifs des chemins de fer" (n° 4963)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il me revient que la SNCB aurait l'intention d'augmenter ses tarifs pour le transport de voyageurs au 1er janvier 2002, soit un mois avant la date prévue dans le contrat de gestion. En l'espèce, il est fait référence à l'introduction de l'euro.

Le contrat de gestion permet-il cette augmentation anticipée?

Le contrat de gestion stipule que l'augmentation peut être égale à l'indice santé du mois de juin. Comment la SNCB peut-elle déjà calculer aujourd'hui cette augmentation alors que l'indice n'a

De tarieven mogen stijgen, afhankelijk van de regelmaat van de treinen, voor zover 90 procent van de treinen stipt rijden. Welke regelmatigheidsindex komt in aanmerking voor de berekening van de tariefverhoging?

Hoe zal de NMBS haar tarieven in euro afronden? Moet de NMBS-heffing van het vast recht op iedere treinverplaatsing behouden blijven?

07.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De NMBS is van plan de jaarlijkse tariefverhoging te vervroegen onder het mom van de invoering van de euro. Klopt die informatie? Passen deze verhogingen wel in het plan van de minister om binnen de tien jaar 50 procent nieuwe reizigers te vervoeren? Welke argumenten hanteert de NMBS?

07.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De raad van bestuur van de NMBS heeft vrijdag een voorstel tot tariefverhoging van het directiecomité besproken. Ik heb me verzet tegen de koppeling van een tariefverhoging aan de omschakeling naar de euro. De prijsverhogingen van de speciale formules die werden voorgesteld door het directiecomité, gaan in tegen de doelstellingen van de regering. Het huidige systeem van tariefverhogingen moet herzien worden in het kader van de volgende beheersovereenkomst. De regering heeft op 30 maart beslist om het hele tariefbeleid opnieuw te bekijken.

Er werd nog dus geen beslissing genomen over een tariefverhoging. Het beheerscontract bevat geen bepalingen over de datum van toepassing van de tariefverhoging. De voorgestelde tariefverhoging werd berekend op basis van de stijging van de gezondheidsindex van juni 2000 tot mei 2001. De regelmaatindex die in aanmerking werd genomen bedraagt 93,59 procent. Het directiecomité stelt een afronding voor naar het dichtstbijzijnde veelvoud van 0,1 euro voor bedragen kleiner dan 3,77 euro, van 0,5 euro voor bedragen kleiner dan 21 euro en van 1 euro voor hogere bedragen.

Artikel 53 van het beheerscontract bepaalt dat de NMBS het gamma, de aard en het niveau van de prijzen bepaalt. Alleen de verhoging van de tarieven is aan voorwaarden onderworpen.

Het bestaan van een vast recht stemt overeen met de lasten, die niet afhankelijk zijn van de afstand die wordt afgelegd. Bovendien maakt het vast recht langere trajecten relatief goedkoper.

pas encore été publié ? Les tarifs peuvent être majorés à condition que la régularité des trains soit assurée c'est-à-dire que 90% des trains respectent les horaires. Sur la base de quel indice de régularité le calcul de l'augmentation des tarifs est-il effectué ?

Comment la SNCB compte-t-elle arrondir ces tarifs en euro ? Le droit fixe perçu par la SNCB pour chaque billet de train doit-il être maintenu ?

07.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La SNCB a l'intention d'anticiper l'augmentation annuelle de ses tarifs sous le couvert de l'introduction de l'euro. Ces informations sont-elles exactes ? Ces augmentations s'inscrivent-elles dans le projet de la ministre d'augmenter de 50% le nombre de voyageurs dans les 10 ans ? Quels arguments la SNCB avance-t-elle ?

07.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Vendredi, le conseil d'administration de la SNCB a discuté d'une proposition du comité de direction visant à augmenter les tarifs. Je me suis opposée à la liaison de l'augmentation des tarifs au passage à l'euro. Les augmentations de prix des formules spéciales présentées par le comité de direction vont à l'encontre des objectifs du gouvernement. Ce dernier a décidé le 30 mars de réexaminer l'ensemble de la politique tarifaire.

Aucune décision n'a donc encore été prise concernant l'augmentation des tarifs. Le contrat de gestion ne comporte aucune disposition en matière de date d'application de l'augmentation des tarifs. L'augmentation proposée a été calculée sur la base de l'augmentation de l'indice santé de juin 2000 à mai 2001. L'indice de régularité pris en considération s'élève à 93,59%. Le comité de direction propose d'arrondir au multiple le plus proche de 0,1 euro pour les montants inférieurs à 3,77 euros, au multiple le plus proche de 0,5 euro pour les montants inférieurs à 21 euros et au multiple d'un euro pour les montants supérieurs.

L'article 53 du contrat de gestion stipule que la SNCB détermine la gamme, la nature et le niveau des prix. Seule l'augmentation des tarifs est soumise à des conditions.

L'existence d'un droit fixe correspond à la prise en charge d'un voyageur, indépendamment de la distance parcourue. En outre, le droit fixe rend les longs trajets relativement bon marché.

07.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Dit is een correct antwoord. Ik betreur wel dat de NMBS voorbarige berichten de wereld instuurt. Ik vond dit een niet-gepaste houding van de NMBS-directie.

De praktijk van het vast recht is vooral interessant voor lange afstanden, zodat het de reizigers zijn die veel korte afstanden afleggen, die getroffen worden.

07.05 Minister Isabelle Durant : (Nederlands): Ik betreur evenzeer het voorbarig uitbrengen van de mededeling over de tarieven. De NMBS weet dat ik met die praktijk niet zo gelukkig was. De tarievenproblematiek zit ook in de onderhandelingen over het beheerscontract.

07.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik begrijp dat de tariefverhoging er komt. We weten alleen nog niet wanneer. Het signaal naar de reizigers is onbegrijpelijk en komt heel erg ongelegen. Spijt vanwege de minister is niet genoeg. Een groene bewindsvrouw zou meer op haar strepen moeten staan voor klantvriendelijk openbaar vervoer.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de nieuwe dieseltweetjes op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt" (nr. 5091)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Over de nieuwe treinstellen op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt klinken steeds luider klachten aangaande het comfort, de klimaatregeling en de talloze pannes die tot evenveel vertragingen en zelfs geschrapte ritten leiden. Kent de minister die problemen? Kan ze een overzicht geven? Blijft de NMBS het probleem ontkennen? Baseert men zich niet op de logboeken? Wat zal de minister ondernemen om het probleem te verhelpen?

08.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Gedurende het voorbije jaar reden op deze lijn veertig treinen met vertraging. Het ging hierbij om een gemiddelde vertraging van zestien minuten. Zeven treinen werden geschrapt en zevenentwintig treinen moesten rijden met vervangingsmateriaal.

Er werden inderdaad verschillende pannes vastgesteld aan het materiaal. Onder meer was er een acuut probleem met de airconditioning, maar dat defect zou binnen enkele dagen achter de rug

07.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Votre réponse témoigne de correction. Toutefois, je déplore que la SNCB fasse des annonces prématurées. A mon avis, sa direction a adopté une attitude inopportune.

La pratique du forfait est surtout intéressante pour les longues distances, de sorte que ce sont les voyageurs parcourant beaucoup de courtes distances qui seront touchés.

07.05 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je déplore tout autant que vous la communication prématurée de la SNCB au sujet de ses tarifs. La SNCB savait que je répugne à cette pratique. Au demeurant, le problème des tarifs est aussi à l'ordre du jour des négociations portant sur le contrat de gestion.

07.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'ai bien compris que les tarifs vont augmenter. Mais nous ne savons pas encore quand. Les voyageurs ne comprennent pas le signal qu'on leur adresse et qui les mécontente. Les regrets exprimés par la ministre ne suffisent pas. Une dirigeante écologiste devrait davantage veiller à organiser des transports publics conviviaux.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes relatifs aux nouvelles automotrices doubles sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt" (n° 5091)

08.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Les nouvelles automotrices qui ont été mises en service sur la ligne Anvers-Mol-Neerpelt font l'objet de nombreuses plaintes: confort, climatisation, nombreuses pannes entraînant des retards ou même des suppressions de trains. La ministre est-elle au courant de ces problèmes. Pourrait-elle faire le point sur la question? La SNCB continue-t-elle à nier le problème? Ne consulte-t-on pas les livres de bord? Quelles initiatives la ministre a-t-elle l'intention de prendre pour remédier au problème?

08.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Au cours de l'année écoulée, 40 trains ont eu du retard sur cette ligne. Le retard moyen atteint s'est chiffré à 16 minutes. Sept trains ont été supprimés et 27 utilisent du matériel de remplacement.

Plusieurs pannes ont effectivement été constatées. Un problème important s'est posé pour le conditionnement d'air mais la mise en oeuvre d'un nouveau logiciel devrait permettre de le régler dans

zijn ten gevolge van de installatie van nieuwe software. quelques jours.

De logboeken die de treinbestuurders moeten invullen bij elke rit, en waarin alle defecten moeten worden genoteerd, worden telkens grondig bestudeerd. Alle problemen worden besproken en er wordt geregeld vergaderd met de bestuurders.

Les livres de bord que les conducteurs de train doivent compléter à chaque voyage et dans lesquels ils doivent consigner tous les problèmes rencontrés font, à chaque fois, l'objet d'un examen détaillé. Tous les problèmes sont discutés et des réunions sont régulièrement organisées avec les conducteurs.

(Frans) Ik moet voor een correcte dienstverlening zorgen.

(En français) Il m'appartient de faire en sorte que le service soit exécuté correctement.

Het beheerscontract scheidt een resultaatsverbintenis.

Le contrat de gestion entraîne une obligation de résultats.

(Nederlands): Deze lijn heeft altijd slecht materiaal gehad. Nu zijn er moderne treinstellen met modern comfort, al zijn er nog wat inrijproblemen. De NMBS doet dus toch inspanningen voor de Kempen.

(En néerlandais) Cette ligne a toujours été pourvue de mauvais matériel. Elle est aujourd'hui dotée de rames de trains modernes offrant un confort moderne, même si quelques problèmes de rodage se posent encore. La SNCB fournit donc quand même des efforts en faveur de la Campine.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik heb die trein al genomen en ik weet dus dat het comfort niet optimaal is: smalle deuren, geen elektronische informatie. Dat zijn geen kinderziekten. Ik hoop dat men in de toekomst bij een andere constructeur zal aankloppen.

08.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'ai déjà emprunté ce train et je sais donc que le confort n'est pas optimal: portes étroites, aucune information électronique. Il ne s'agit pas de maladies de jeunesse. J'espère qu'à l'avenir, on s'adressera à un autre constructeur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Patrick Lansens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inzetten van voldoende treinstellen om de toeristenstroom van en naar onze kust op te vangen tijdens de zomer" (nr. 4977)
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen met de verlaagde tarieven voor gepensioneerden" (nr. 5048)

09 Questions orales jointes de
 - M. Patrick Lansens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en service d'un nombre suffisant de trains pour pouvoir faire face à l'afflux de touristes en provenance de la côte ou à destination de celle-ci au cours de l'été" (n° 4977)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes concernant les tarifs préférentiels dont bénéficient les retraités" (n° 5048)

09.01 Patrick Lansens (SP): De NMBS formuleerde haar ongerustheid over een tekort aan materieel en personeel om alle toeristen naar de kust te vervoeren deze zomer. In dit kader werd beslist dat senioren hun voordelig biljet enkel buiten de piekuren mogen gebruiken.

09.01 Patrick Lansens (SP): La SNCB a fait part de son inquiétude face au manque de matériel et de personnel et au problème que cela pose pour le transport des touristes vers la côte cet été. Il a été décidé, dans ce cadre, que les seniors ne pourraient utiliser leur billet à prix réduit qu'en dehors des heures de pointe.

Is het niet mogelijk om dubbeldekrijtuigen in te zetten naar de kust? Momenteel loopt een bestelling voor de aankoop van 120 nieuwe dubbeldekrijtuigen. Zullen die beschikbaar en voldoende zijn om de toeristen in de zomer van

N'est-il pas possible d'utiliser des trains à double étage en direction de la côte? Une commande pour l'acquisition de 120 nouveaux trains à double étage est actuellement en cours. Ces trains seront-ils disponibles en nombre suffisant pour permettre

2002 zonder problemen naar de kust te vervoeren?

l'acheminement sans problèmes des touristes vers la côte à l'été 2002 ?

09.02 Jos Ansoms (CVP): De NMBS vreest onvoldoende rollend materieel te hebben om de toeristen op warme zomerdagen naar de kust te brengen. De verlaagde tarieven voor gepensioneerden zorgen in dit kader voor extra problemen, zeker als het waar is dat ook oudere mensen van een andere nationaliteit in België op de trein stappen tegen een verminderd tarief. Het gewone pendelverkeer dreigt hier het slachtoffer van te worden. Sommige Nederlandse bejaarden zouden in Essen op de trein naar onze kust stappen. Klopt het ook dat buitenlandse gepensioneerden van het verlaagde treintarief van 100 frank proberen te genieten?

09.02 Jos Ansoms (CVP): La SNCB craint de ne pas disposer de suffisamment de matériel roulant pour conduire les touristes à la côte au cours des chaudes journées d'été. Les tarifs réduits dont bénéficient les retraités posent à cet égard des problèmes supplémentaires, surtout s'il s'avère que des personnes âgées d'une autre nationalité empruntent le train à un tarif réduit en Belgique. Le trafic régulier des navetteurs risque d'en être victime. Certains seniors néerlandais prendraient le train à Essen pour se rendre à la côte belge. Est-il vrai que des retraités étrangers tentent également de profiter du tarif réduit de 100 francs ?

Hoe zal de NMBS het probleem van tekort aan rollend materieel oplossen?

Comment la SNCB résoudra-t-elle le problème du manque de matériel roulant ?

Het gunsttarief voor gepensioneerden ligt in grote mate aan de basis van het tekort aan vervoerscapaciteit. De NMBS wilde het gunsttarief pas in 2002 invoeren, wanneer zij wel over voldoende materieel zal beschikken. Mag de NMBS het voordeeltarief voor gepensioneerden intrekken tijdens de vakantieperiode?

Le tarif préférentiel accordé aux retraités est en grande partie à l'origine du manque de capacité de transport. La SNCB ne voulait introduire ce tarif préférentiel qu'en 2002 lorsqu'elle disposerait de suffisamment de matériel. La SNCB peut-elle supprimer ce tarif réduit pour les retraités pendant la période des vacances ?

09.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands) : Het succes van het treingebruik toont aan dat er een behoefte bestond en dat het gebruik van de wagen niet altijd noodzakelijk is. De trein mag wel niet het slachtoffer worden van zijn eigen succes. Daarom moet het treinaanbod worden verhoogd. De bestel-, productie- en leveringstermijnen duren echter vrij lang. Daarom moeten we vooruit proberen te kijken.

09.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Le succès que remporte le train démontre qu'un besoin existait et que l'utilisation de la voiture n'est pas toujours indispensable. Il ne faut cependant pas que le train soit victime de son propre succès. C'est pourquoi l'offre de trains doit être accrue. Les délais de commande, de production et de livraison sont cependant assez longs. Nous devons donc tenter d'anticiper.

Welke maatregelen heeft de NMBS genomen? De samenstelling van sommige IC/IR-treinen wordt versterkt van april tot september. De rijperiode van de meest toeristische treinen wordt uitgebreid in de maanden juli en augustus. De gebruiksvoorwaarden van het seniorenbiljet naar de kust worden aangepast. De treindienst wordt aangepast op basis van de nieuwe rijbeperking. Bij gunstige weersvoorspellingen zal het aantal treinen naar de kust verhoogd worden. In de vakantieperiode komt er personeel en materieel vrij voor toeristentreinen door de afschaffing van bepaalde P-treinen. De beschikbare dubbeldekkers worden tijdens het toeristenseizoen gedurende de weekends reeds ingezet voor T-treinen naar de kust.

Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises ? La composition de certains trains IC-IR est renforcée d'avril à septembre. La période au cours de laquelle circulent la plupart des trains touristiques est élargie pendant les mois de juillet et août. Les conditions d'utilisation des billets pour seniors pour les déplacements vers la côte sont adaptées. Le service des trains est adapté sur la base de la nouvelle limitation de la circulation. Lorsque les prévisions météorologiques seront favorables, le nombre de trains en direction de la côte sera augmenté. Durant la période des vacances, la suppression de certains trains P permet de libérer du personnel et du matériel pour les trains touristiques. Les trains à double étage disponibles sont déjà utilisés le week-end pendant la saison touristique, en tant que trains T en direction de la côte.

Gedurende de week blijven ze echter noodzakelijk om te dienen als P-trein.

Welke maatregelen zullen in 2002 genomen worden? Er komen meer dubbeldekkers. Er werden dubbeldekkers van het type-M6 besteld. Tegen begin 2002 kunnen de eerste nieuwe dubbeldekkers geleverd worden. Op langere termijn zal de capaciteit nog worden uitgebreid op basis van het investeringsplan.

Het toekennen van een voorkeurtarief aan senioren is niet gekoppeld aan de Belgische nationaliteit.

09.04 Patrick Lansens (SP): Komen de maatregelen die de minister nu heeft opgesomd bovenop die van de vorige jaren?

09.05 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Inderdaad. We zullen na de zomer een nieuwe evaluatie van de maatregelen maken.

09.06 Patrick Lansens (SP): Blijft het voordeeltarief behouden?

09.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ja, tot aan de volgende prijsverhoging natuurlijk. Ik ben voorstander van dat voordeeltarief.

09.08 Jos Ansoms (CVP): Deze zomer zal de capaciteit dus te gering zijn, en aangezien de minister koppig vasthoudt aan het voordeeltarief, is zij verantwoordelijk voor de problemen. Nu breidt ze het gunsttarief nog uit naar alle gepensioneerden in onze buurlanden. Dat zal het capaciteitsprobleem nog scherper stellen. Is die generositeit niet misplaatst?

09.09 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Onze jongeren en gepensioneerden genieten in het buitenland toch ook van de bestaande gunsttarieven! De ene maatregel houdt de andere in evenwicht.

09.10 Jos Ansoms (CVP): De buitenlanders parkeren hun auto's op de stationsparkings, waardoor ze de parkeerplaatsen van de forenzen innemen. Er zijn ook nog andere vervelende neveneffecten.

Ik blijf erbij dat wij tegenover de buitenlandse 65-plussers veel genereuzer zijn dan de buitenlandse maatschappijen ten aanzien van onze bejaarden.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Lode Vanoost tot de vice-

Pendant la semaine, ils restent toutefois indispensables comme trains P.

Quelles mesures seront prises en 2002 ? Davantage de trains à double étage seront mis en service. Des trains à double étage du type M6 ont été commandés. Les premiers nouveaux trains à double étage pourront être livrés au début de 2002. À plus long terme, la capacité sera encore accrue sur la base du plan d'investissement.

L'octroi de tarifs préférentiels aux seniors n'est pas lié à la nationalité belge.

09.04 Patrick Lansens (SP): Les mesures que la ministre vient d'énumérer s'ajoutent-elles à celles des années antérieures ?

09.05 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Effectivement. Nous procéderons à une nouvelle évaluation des mesures après l'été.

09.06 Patrick Lansens (SP): Le tarif préférentiel est-il maintenu ?

09.07 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Oui, jusqu'à la prochaine augmentation des tarifs, naturellement. Je suis favorable à ce tarif préférentiel.

09.08 Jos Ansoms (CVP): Cet été, la capacité ne sera donc pas suffisante et comme la ministre s'obstine à maintenir le tarif préférentiel, elle est responsable des problèmes. Elle étend maintenant le bénéfice de ce tarif préférentiel à tous les retraités des pays voisins. Ceci rendra le problème de capacité plus aigu encore. Cette générosité n'est-elle pas déplacée ?

09.09 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Nos jeunes et nos retraités bénéficient également des tarifs préférentiels existants à l'étranger ! Les mesures s'équilibrent.

09.10 Jos Ansoms (CVP): Les étrangers parquent leurs voitures sur les parkings des gares, occupant ainsi les emplacements des navetteurs, sans parler des autres conséquences néfastes.

Je reste convaincu que nous nous montrons beaucoup plus généreux à l'égard des étrangers de plus de 65 ans que les sociétés étrangères à l'égard de nos aînés.

L'incident est clos.

10 Question de M. Lode Vanoost à la vice-

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanbestedingen van de NMBS voor gloeilampen" (nr. 4988)

10.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De NMBS moet binnenkort meer dan 100.000 lampen aankopen. Moet zo een overheidsbedrijf niet het goede voorbeeld geven door te kiezen voor energie- en geldbesparende spaarlampen?

10.02 Minister Isabelle Durant : De geplande aankoop van 125.000 lampen van 139 verschillende types, heeft betrekking op lampen voor het rollend materiaal. Bij de offertes kijkt de NMBS altijd naar zuinigheid inzake energieverbruik. De maatschappij stelt echter ook technische eisen en die vindt ze niet altijd binnen het gamma spaarlampen.

Bij het ontwerpen van nieuwe verlichtingssystemen zal de NMBS hopelijk meer aandacht schenken aan energiebesparende lampen. Deze maatschappij heeft inderdaad een voorbeeldfunctie te vervullen.

10.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De NMBS reageert in dit dossier erg conservatief, waarom durft de NMBS hier geen eisen te stellen? De NMBS is toch een grote klant van de producenten.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeersongevallen met vrachtwagens" (nr. 5055)

11.01 Jos Ansoms (CVP): Door allerlei persberichten krijgt men de indruk dat er meer en meer ongevallen voorkomen waarbij vrachtwagen betrokken zijn. Oververmoeidheid bij de vrachtwagenchauffeurs speelt hierbij een cruciale rol; eventueel spelen ook zelfs allerlei stimulantia een rol. Andere factoren zijn het knoeien met de snelheidsbegrenzer en het ondeskundig laden.

Neemt het aantal ongevallen met vrachtwagens inderdaad toe? Wat is de evolutie van de cijfers? Is er een evolutie in de ernst van de ongevallen? Worden dergelijke ongevallen ook onderzocht naar hun effect op de verkeersdoorstroming? Hoeveel

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'adjudication de la SNCB pour des ampoules à incandescence" (n° 4988)

10.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La SNCB devra prochainement procéder à l'achat de plus de 100.000 lampes. Une entreprise publique ne devrait-elle pas montrer le bon exemple en choisissant des lampes économiques, qui consomment moins d'énergie et qui sont financièrement avantageuses ?

10.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): L'achat programmé de 125.000 ampoules de 139 types différents concerne des ampoules destinées au matériel roulant. Quand elle examine les offres des soumissionnaires, la SNCB opte toujours pour l'offre la plus économique en termes de consommation d'énergie. Toutefois, elle ne trouve pas toujours dans la gamme des ampoules économiques des produits qui correspondent à ses exigences techniques.

J'espère que lorsqu'elle développera de nouveaux systèmes d'éclairage, notre société des chemins de fer s'efforcera davantage qu'elle ne l'a fait jusqu'ici d'acquiescer des ampoules permettant des économies d'énergie. J'estime en effet qu'elle doit montrer l'exemple.

10.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dans ce dossier, la SNCB se montre très conservatrice. Pourquoi n'ose-t-elle pas poser des exigences en la matière ? N'est-elle pas un gros client des fabricants d'ampoules ?

L'incident est clos.

11 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les accidents de la circulation impliquant des poids lourds" (n° 5055)

11.01 Jos Ansoms (CVP): Divers communiqués de presse donnent l'impression que les accidents de roulage impliquant des poids lourds se multiplient. Le surmenage des chauffeurs joue à cet égard un rôle capital. Toutes sortes de stimulants pourraient aussi jouer un rôle. Et il y a d'autres facteurs encore: le manipulation du limiteur de vitesse et le chargement du camion sans observer les précautions d'usage.

Le nombre d'accidents où sont impliqués des poids lourds est-il effectivement en augmentation ? Comment évoluent les chiffres ? Observe-t-on une évolution dans la gravité de ce type d'accidents ? Etudie-t-on également l'incidence de tels accidents

ongevallen met ADR-transporten hadden er plaats?

Hoe functioneren de inspecteurs die moeten toekijken op het respecteren van de rij- en rusttijden van de vrachtwagenchauffeurs? Welk niveau van controles moet volgens de EU worden gehaald? Komt België aan die norm?

Zullen vrachtwagenchauffeurs die een ongeval veroorzaken voortaan op het gebruik van stimulantia worden getest? Kan zo'n test wettelijk worden vastgelegd?

Worden de laadtechnieken en de snelheidsbegrenzers wel voldoende gecontroleerd?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Deze vraag verdient een uitgebreid antwoord. Ik zal tijdens het Europees voorzitterschap bijzondere aandacht vragen voor deze prioritaire problematiek. Vooral het naleven van rij- en rusttijden zal dan aandacht krijgen.

De NIS-cijfers voor 2000 zijn er nog niet. In 1999 daalde het aantal vrachtwagenongevallen met doden en zwaar gewonden lichtjes. Bij de aanrijdingen langs achteren zijn in 34 procent van de gevallen zware vrachtauto's betrokken. Op snelwegen ligt dat percentage nog hoger.

Bij 6 procent van de ongevallen is een zware vrachtwagen betrokken, maar 14 procent van de doden valt bij dit soort ongevallen.

Natuurlijk heeft dit soort ongevallen gevolgen voor de verkeersdoorstroming.

Het bestuur van het vervoer te land kon dertien bijkomende controleurs aanwerven. Er werd een wervingsmachtiging verleend voor twaalf wegbrigadiers. De directie controle beschikt over 27 Nederlandstalige en 22 Franstalige wegcontroleurs; over 15 Nederlandstalige en 7 Franstalige bedrijfscontroleurs en over 7 administratieve medewerkers, en wordt geleid door een adviseur.

Door een Europese richtlijn zijn we verplicht minstens één procent van de werkdagen van alle chauffeurs te controleren. Voor 1999 bedroeg het minimum aantal uit te voeren controles 341.000. Het aantal gecontroleerde werkdagen bedroeg: 301.171 dagen op de weg, 237.563

sur la fluidité du trafic ?

Combien d'accidents de transports ADR a-t-on comptabilisés ? Comment procèdent les inspecteurs chargés de contrôler le respect des temps de conduite et de repos des chauffeurs de camions ? Quel niveau de contrôle les normes européennes préconisent-elles ? La Belgique respecte-t-elle ces normes ?

Les chauffeurs de poids lourds responsables d'un accident seront-ils dorénavant soumis à un contrôle visant à dépister l'absorption éventuelle de produits stimulants? Un cadre légal pourrait-il être créé pour un tel test?

Les contrôles des techniques de chargement et des limiteurs de vitesse sont-ils suffisants?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais) : Cette question mérite une réponse circonstanciée. Au cours de la présidence européenne, je demanderai à ce que l'on accorde une attention toute particulière à ce problème, et plus particulièrement à la question du respect des temps de conduite et de repos.

On ne dispose pas encore des chiffres de l'INS pour 2000. En 1999, le nombre d'accidents avec tués et blessés graves impliquant des camions a légèrement diminué. Des poids lourds sont impliqués dans 34% des collisions par l'arrière. Ce pourcentage est encore plus élevé sur les autoroutes.

Les poids lourds sont impliqués dans 6% des accidents mais dans 14% des accidents mortels.

Il est évident que ces accidents ont des effets sur le flux de la circulation.

L'Administration du Transport terrestre a pu engager treize contrôleurs supplémentaires. Elle a reçu l'autorisation d'embaucher douze brigadiers. Le contrôle de direction dispose de 27 contrôleurs de la route néerlandophones et de 22 francophones; de 15 contrôleurs d'entreprises néerlandophones et de 7 francophones ainsi que de 7 collaborateurs administratifs. Elle est dirigée par un conseiller.

Une directive européenne nous oblige à contrôler au moins 1% des journées de travail des chauffeurs. En 1999, le nombre minimum de contrôles à effectuer s'élevait à 341.000. Le nombre de jours contrôlés s'élevait à 301.171 pour les contrôles routiers, à 237.563 pour les contrôles

bedrijfscontroles en 71.000 dagen door de rijkswacht. Het quotum van één procent werd ruimschoots overschreden. Een geharmoniseerd Europees beleid met een verhoging van de controles is van zeer groot belang. Er is sprake van dat de Europese Commissie de richtlijn zal herzien.

Het gebruik van amfetamine, ecstasy en cocaïne kan opgespoord worden via de test en kan bewezen worden via de analyse, zoals bepaald bij de wetsartikelen over de test en de bloedproef in de Wet betreffende de Politie over het wegverkeer. Voor andere stimulerende middelen is verder onderzoek aangewezen. De Wegverkeerswet bepaalt dat voor deze stoffen een bloedproef kan worden opgelegd. Het is aan de politiediensten om de genoemde bepalingen van de Wegverkeerswet toe te passen. Er moet ook rekening worden gehouden met de rijbewijsreglementering en de initiatieven die werden genomen in het kader van het akkoord van september 2000 met de vervoersector.

De controleurs van het bestuur van het vervoer te land zijn bevoegd voor de controle van de lading. Bij de controles van vorig jaar diende de bestuurder in 428 gevallen de lading af te laden, in 92 gevallen werd hij teruggestuurd naar de plaats waar de vrachtwagen werd geladen.

In 2000 werden 2512 overtredingen op het gebruik van tachograaf en snelheidsbegrenzer vastgesteld, of 17 procent van de overtredingen; 43 procent van de overtredingen hadden betrekking op de rij- en rusttijden. Ik zal het EU-voorzitterschap aangrijpen om te sleutelen aan de Europese wetgeving in dit verband.

Ik ga nog even dieper in op de problematiek van de Dobli-spiegels.

(Frans) 986 vrachtwagens zijn eigendom van de overheid. Ik doe de nodige demarches om ervoor te zorgen dat deze worden uitgerust met materiaal dat de dode hoek doet verdwijnen.

Op verzoek van de Ministerraad van 20 april heeft de minister van Landsverdediging zijn bestek met het oog op de aankoop van 150 vrachtwagens aangepast.

Mijn collega van Economie en ikzelf hebben ervoor gezorgd dat het dossier op de Europese Raad van 27 september 2001 betreffende de interne markt

d'entreprises et à 71.000 par la gendarmerie. Nous avons largement dépassé le quota fixé à 1%. Il est très important d'harmoniser la politique européenne en augmentant le nombre des contrôles. Il est question de ce que la Commission européenne revoie la directive.

La consommation d'amphétamines, d'ecstasy et de cocaïne peut être détectée par des tests et établie sur la base d'analyses, conformément aux dispositions légales régissant l'utilisation du test et l'organisation d'un dépistage sanguin contenues dans la loi relative à la police de la circulation routière. En ce qui concerne les autres substances stimulantes, des analyses plus poussées doivent être mises en œuvre. La loi sur la circulation routière dispose que, pour ces substances, un test sanguin peut être imposé. Il appartient aux services de police d'appliquer les dispositions précitées de cette loi. Il convient également de tenir compte de la réglementation en matière de permis de conduire et des initiatives qui ont été prises dans le cadre de l'accord conclu en septembre 2000 avec le secteur des transports.

La vérification du chargement ressortit à la compétence des contrôleurs de l'administration du Transport terrestre. A la suite des contrôles effectués l'an dernier, le chauffeur a été contraint, dans 428 cas, de décharger son chargement et, dans 92 cas, de retourner à l'endroit du chargement du camion.

En 2000, 2.512 infractions aux dispositions relatives à l'utilisation du tachygraphe et du limiteur de vitesse ont été constatées. Quarante-trois pour cent des infractions concernaient le non-respect des temps de conduite et de repos. Je saisisrai l'occasion qui m'est offerte par la présidence européenne pour m'attaquer à la réglementation européenne en vigueur en la matière.

Je souhaite à présent m'attarder quelques instants encore au dossier des rétroviseurs Dobli.
(Poursuivant en français)

(En français) 986 camions appartiennent aux autorités publiques. J'entreprends toutes les démarches pour obtenir l'équipement de ces camions permettant de remédier à l'angle mort.

Le Conseil des ministres du 20 avril a demandé au ministre de la Défense nationale d'adapter son cahier des charges en vue de l'achat de 150 camions, ce qui a été fait.

Mon collègue de l'Économie et moi-même avons obtenu que le dossier soit porté au Conseil européen du Marché intérieur le 27 septembre.

aan bod zal komen.

(Nederlands) In het aangepaste lastenboek van het Federaal Aankoopbureau wordt de spiegel zonder dode hoek verplicht. Er zijn echter ook openbare diensten die niet via deze dienst passeren. Ik zal erop aandringen dat zulks in de toekomst wel gebeurt.

(Frans) Wat het Europees Voorzitterschap betreft wordt er aan een aantal Europese teksten thans gewerkt met het oog op de goedkeuring of wijziging ervan: een voorstel van richtlijn betreffende de arbeidsduur van de mobiele werknemers in het vervoer over de weg, en verordening 3820/85 betreffende de rij- en rusttijden.

Beide teksten omvatten bepalingen met betrekking tot de wekelijkse rijtijd, de dagelijkse en wekelijkse rusttijden, de pauzes en de uitzonderingen.

In de wetgevingstechnische hiërarchie primeert de verordening boven de richtlijn, die door de lidstaten in nationaal recht moet worden omgezet. Voor het voorstel van richtlijn zal de verzoeningsprocedure tussen het Europees Parlement en de Raad onder het Belgische voorzitterschap ter tafel komen.

De herziening van verordening 3820/85 stoelt op de voorstellen van de Commissie die op 28 juni aan de Raad werden voorgelegd. Hierover zal de Raad in oktober een debat houden, en indien mogelijk in december een gemeenschappelijke koers uitstippelen.

Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid en de arbeidsvoorwaarden zouden de zelfstandigen het best onder de bepalingen betreffende de rij- en rusttijden vallen.

Gezien de terughoudendheid van een aantal lidstaten heeft de Raad ingestemd met een compromis, waarbij vastgelegd werd dat de Commissie drie jaar na de gestelde termijn voor de omzetting van de richtlijn in nationaal recht de mogelijkheid om het toepassingsgebied uit te breiden tot de zelfstandigen opnieuw zal onderzoeken.

Het Europees Parlement heeft de tekst daarop geamendeerd en opnieuw bepalingen ingevoegd waarbij zelfstandigen na drie jaar automatisch onder de regelgeving zullen vallen. Het Belgische voorzitterschap zal nu delicaat moeten trachten de standpunten van Parlement en Raad met elkaar te verzoenen.

Verordening 3820/85 en het voorstel van richtlijn

(En néerlandais) Le cahier de charges adapté du Bureau fédéral d'achats impose le rétroviseur sans angle mort. Certains services publics ne passent toutefois pas par ce service pour effectuer leurs commandes. Je leur demanderai instamment de le faire à l'avenir.

(En français) : En ce qui concerne la présidence européenne, une série de textes européens sont actuellement en voie d'adoption ou de modification: proposition de directive sur le temps de travail des travailleurs routiers mobiles et règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos.

Ces deux textes regroupent des dispositions relatives au temps de conduite hebdomadaire, aux repos journalier et hebdomadaire, aux pauses et aux dérogations.

Hiérarchiquement, le règlement prime sur la directive à transposer dans la législation des états membres. Pour la proposition de directive, la procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil sera traitée sous présidence belge.

La révision du règlement 3820/85 dépend des propositions de la Commission présentées au Conseil du 28 juin. Elles feront l'objet d'un débat au Conseil d'octobre et si possible d'une orientation commune au Conseil de décembre.

Au point de vue de la sécurité routière et des conditions de travail, il vaudrait mieux que les indépendants soient couverts à court terme par les dispositions sur le temps de conduite et de repos.

Devant les réticences de certains États, le Conseil a approuvé un compromis stipulant que trois ans après le délai fixé pour la transposition de la directive, la Commission réexaminerait la possibilité d'inclure les indépendants.

Le Parlement européen, par amendements, a réintroduit l'inclusion automatique des indépendants après trois ans. La présidence belge devra tenter une conciliation délicate entre le Parlement et le Conseil.

Entre le règlement 3820/85 et la proposition de

spreken elkaar op een aantal punten tegen wat de rij- en rusttijden betreft. De harmonisering moet dan ook uitgaan van de bepalingen die voor de werknemers het gunstigst zijn.

Het voorstel van herziening van verordening 3820/85 behelst een verbetering van het regelgevende kader, met het oog op efficiëntere controles en sancties dankzij het gebruik van nieuwe controleapparatuur.

11.03 Jos Ansoms (CVP): Ik ben blij dat ik met mijn herhaalde vragen druk heb kunnen uitoefenen op de Europese agenda.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de maatregelen in het kader van het ozonplan" (nr. 5060)

12.01 Jos Ansoms (CVP): Zullen er in het kader van het ozonplan van de regering meer snelheidscontroles worden gehouden? Zal hiervoor voldoende mankracht voorhanden zijn? Vorig jaar was er immers helemaal geen sprake van opgedreven controles.

Naar verluidt zouden er van september tot oktober acties plaatsvinden waarbij automobilisten gratis de uitlaatgassen van hun auto mogen laten nakijken. Klopt dit bericht? Hoe kan zulks relevant zijn voor het ozonplan van de zomer?

Zal de halfjaarlijkse autocontrole effectief worden ingevoerd? Kunnen de controlestations deze toename wel aan? Overweegt men maatregelen tegen chauffeurs die zich zonder keuringskaart in het verkeer begeven?

12.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De federale politie zal de snelheidscontroles opvoeren en ze zal het systeem van blokrijden toepassen van en naar de kust. Tussen juni en september werden in 2000 3.200 uren snelheidscontroles uitgevoerd en werden er 63.200 pv's opgesteld. Dit kwam neer op 31 procent meer controle-uren en 57 procent meer pv's ten opzichte van 1999. Dit is een belangrijke stijging. In 2001 zal de federale politie dezelfde inspanningen doen. Vorig jaar vonden vier gratis controleavonden voor uitlaatgassen plaats. 1.134 voertuigen werden onderzocht. 28 procent van deze wagens haalden de norm niet. De

directive, il y a des contradictions quant aux durées de repos et de travail notamment. Une harmonisation devra privilégier les dispositions les plus favorables aux travailleurs.

La proposition de révision du 3820/85 contient une amélioration du cadre réglementaire rendant contrôles et sanctions plus effectifs grâce aux nouveaux appareils de contrôle.

11.03 Jos Ansoms (CVP): Je suis satisfait d'avoir pu exercer une influence sur l'ordre du jour européen grâce à mes questions répétées.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les mesures prises dans le cadre du Plan ozone" (n° 5060)

12.01 Jos Ansoms (CVP): Le nombre de contrôles de vitesse sera-t-il augmenté dans le cadre du Plan ozone du gouvernement ? Dispose-t-on de suffisamment d'effectifs à cet effet ? L'an dernier, il n'y a pas eu de renforcement des contrôles.

Il me revient que, de septembre à octobre, les automobilistes pourront faire gratuitement contrôler les gaz d'échappement de leur véhicule. Est-ce exact ? Comment une telle action s'inscrit-elle dans le cadre du plan ozone qui concerne la période d'été ?

Envisage-t-on effectivement d'introduire un contrôle semestriel des voitures ? Les stations de contrôle sont-elles en mesure de faire face à un tel accroissement du nombre de contrôles ? Envisage-t-on de prendre des mesures à l'encontre des automobilistes qui circulent sans disposer d'une carte de contrôle technique valable ?

12.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La police fédérale va intensifier les contrôles de vitesse. Elle appliquera le système de la circulation par blocs en direction et en provenance de la côte. Entre juin et septembre 2000, 3.200 heures de contrôles de vitesse ont été effectuées, donnant lieu à 63.200 PV. Ces chiffres représentent 31% de contrôles et 57% de PV de plus qu'en 1999. Une croissance significative. La police fédérale poursuivra cet effort en 2001. L'an dernier, il y a eu quatre soirées gratuites de contrôle des gaz d'échappement. 1.134 véhicules s'y sont présentés. 28% de ces automobiles ne satisfaisaient pas à la

controles zullen ook plaatsvinden van september tot november.

Het is nog te vroeg om een datum te bepalen voor de inwerkingtreding van de halfjaarlijkse autocontrole. Er moet inderdaad rekening worden gehouden met de capaciteit van de keuringscentra.

(Frans) Er zou helemaal geen sprake zijn van twee volledige controles per jaar vermits de tweede controle enkel betrekking zou hebben op gasemissies.

Structurele maatregelen zijn het meest doeltreffend. Als men slechts maatregelen neemt tijdens ozonpieken, werkt dat contraproductief. Mevrouw Aelvoet en ikzelf hebben drie campagnes over de luchtkwaliteit gevoerd om de mensen ertoe aan te sporen hun gedrag het hele jaar door aan te passen meer bepaald op het vlak van het gebruik van de wagen, verfproducten en verwarming.

Wij kunnen vanzelfsprekend niet alleen een beroep op de goede wil van de burgers doen, ook al is deze van wezenlijk belang bij het bestrijden van de atmosferische vervuiling. De overheid moet zich engageren. De regering heeft in mei 2000 een plan ter bestrijding van de troposferische ozon in de periode 2000-2003 aangenomen, dat een jaar later is geëvalueerd. Alle betrokken federale departementen hebben terzake al een hele reeks maatregelen genomen.

Zo werd de LPG-premie gelanceerd die wordt toegekend bij de installatie van bestaand LPG-systemen. Om de ongunstige gevolgen van te hoge ozonconcentraties te bestrijden moeten maatregelen worden genomen die in een structureel beleid passen.

Zoals de talrijke klimaatsveranderingen van de afgelopen jaren illustreren, neemt het probleem enorme proporties aan en bijgevolg zullen deze eerste maatregelen niet volstaan.

12.03 Jos Ansoms (CVP): Ik zal de cijfers van minister Durant met die van de minister van Binnenlandse Zaken vergelijken: er is een duidelijke discrepantie. Wie vertelt de waarheid over de snelheidscontroles?

De controle op de uitlaatgassen is blijkbaar een dode mus gebleven, als ik zie hoe weinig chauffeurs erop ingegaan zijn. De bijdrage van dit onderdeel van het ozonplan tot de vermindering van de CO₂-uitstoot is duidelijk verwaarloosbaar.

norme. Les contrôles auront lieu de septembre à novembre.

Il est encore trop tôt pour avancer la date d'entrée en vigueur du contrôle technique semestriel. Il convient, en effet, de tenir compte de la capacité des centres d'inspection.

(En français) Loin de faire deux contrôles complets par an, le deuxième se limiterait aux émissions de gaz.

Les mesures les plus efficaces sont structurelles. Les prendre lors des pics d'ozone serait contre-productif. Mme Alvoet et moi-même, nous avons réalisé trois campagnes sur la qualité de l'air, pour pousser le public à adapter ses comportements, durant toute l'année, en ce qui concerne l'utilisation des transports, des peintures et du chauffage.

Il ne peut évidemment pas uniquement être fait appel à la bonne volonté de nos concitoyens, même s'il s'agit d'un élément-clé de la lutte contre la pollution atmosphérique. Les pouvoirs publics doivent s'engager. Un plan de lutte 2000-2003 contre l'ozone troposphérique a été adopté par le gouvernement en mai 2000 et évalué un an plus tard. Un nombre important de mesures sont déjà mises en œuvre au niveau de tous les départements fédéraux concernés par ce plan ozone.

Citons notamment le lancement des primes LPG octroyées lors de l'installation de systèmes LPG existants. La lutte contre les effets de l'ozone doit faire l'objet de mesures de politique structurelle.

Ce problème a, en effet, une ampleur énorme que ces premières mesures ne permettront pas de résoudre. Il suffit de constater les multiples changements climatiques que nous connaissons depuis plusieurs années.

12.03 Jos Ansoms (CVP): Si je compare les chiffres de la ministre Durant avec ceux du ministre de l'Intérieur, il y a une différence manifeste. Qui dit la vérité concernant les contrôles de vitesse ?

Les contrôles des gaz d'échappement sont apparemment restés sans effet puisque peu de chauffeurs en ont tenu compte. La contribution de cette sous-partie du plan ozone à la diminution des émissions de CO₂ est tout à fait insignifiante.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de betwisting door de UPTR van de boetebedragen voor verkeersovertredingen door vrachtwagenbestuurders" (nr. 5075)

13 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la contestation par l'UPTR du montant des amendes infligées aux chauffeurs de camions ayant commis des infractions au code de la route" (n° 5075)

13.01 Jos Ansoms (CVP): Vorige zaterdag demonstreerde de transportbond UPTR tegen het regeringsbeleid met betrekking tot het wegvervoer. Zo wil men onder andere lagere verkeersboetes. Welke boetes betwist men precies? Zal de minister op die eis ingaan?

13.01 Jos Ansoms (CVP): Samedi dernier, l'UPTR, syndicat des transporteurs routiers, a manifesté contre la politique du gouvernement en matière de transport routier. Certains souhaiteraient notamment une réduction du montant des amendes pour infractions de roulage. Quelles amendes font-elles précisément l'objet d'une contestation ? La ministre compte-t-elle accéder à cette demande ?

13.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : De UPTR betwist het tarief van de boetes waarin het in het Belgisch Staatsblad van 26 juli 2000 gepubliceerd koninklijk besluit tot bestraffing van de inbreuken op de Europese sociale verordening betreffende de rust- en rijtijden en op de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van goederen voorziet.

13.02 Isabelle Durant , ministre (en français): L'UTPR conteste le taux des amendes prévu par l'arrêté royal paru au Moniteur Belge du 26 juillet 2000, sanctionnant les infractions au règlement social européen sur le temps de repos et de conduite et à la législation relative au transport rémunéré de choses.

Die maatregel, waar ik voorstander van ben, is op 1 september 2000 van kracht geworden ; het is voorbarig om een wijziging ervan te willen bespreken. Ik wil dus nog wat wachten alvorens hem te evalueren en hem vervolgens met alle beroepsverenigingen, te bespreken.

Cette mesure, à laquelle je suis favorable, est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2000 ; il est prématuré de vouloir en discuter la révision. Je souhaite attendre quelque peu avant d'en effectuer l'évaluation, puis d'en discuter avec toutes les fédérations professionnelles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Verkeer over "de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke" (nr. 4989)

14 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la liaison ferroviaire Dunkerke-Adinkerke" (n° 4989)

14.01 Yves Leterme (CVP): De Franse spoorwegmaatschappij zou de lijn Duinkerke-Adinkerke sluiten. Deze lijn is de enige spoorverbinding die Vlaanderen verbindt met de regio Nord - Pas de Calais. Via deze lijn kan het goederenvervoer tussen Engeland en Duitsland maximaal via het spoor gebeuren.

14.01 Yves Leterme (CVP): Il semblerait que la SNCF ait l'intention de fermer la ligne Dunkerque-Adinkerke, la seule liaison ferroviaire entre la Flandre et la région Nord-Pas-de-Calais. Cette ligne permet de maximiser le transport de marchandises entre l'Angleterre et l'Allemagne par voie ferrée.

Het behoud van de spoorlijn Duinkerke-Adinkerke en de realisatie van een spoorboog ter hoogte van Lichtervelde creëert een belangrijke treinverbinding voor goederenvervoer tussen de twee belangrijke zeehavens Duinkerke en Zeebrugge. Dit kan het toenemend vrachtvervoer op de drukke A18 en E40 binnen de perken houden.

Le maintien de la ligne ferroviaire Dunkerque-Adinkerke et la réalisation d'un contournement ferroviaire à la hauteur de Lichtervelde crée une importante liaison pour le transport de marchandises par train entre ces deux grands ports maritimes que sont Dunkerque et Zeebrugge. Cette liaison permet de contenir l'augmentation du trafic de marchandises sur les A18 et E40 déjà très encombrées.

Wat is de visie van de minister op deze aangekondigde sluiting?

Zal de minister initiatieven nemen om de spoorverbinding Duinkerke-Adinkerke-Zeebrugge te laten functioneren als een alternatief voor het vrachtvervoer op de A18?

14.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De SNCF heeft de exploitatie van het grensbaanvak Duinkerke - De Panne opgeschort vanaf 13 juni 2001. De NMBS pleit voor het behoud en de ontwikkeling van deze spoorverbinding. Van Franse kant kwam er totnogtoe echter weinig respons. De doelstellingen van de regering inzake spoorvervoer vereisen een nieuwe kijk op grensoverschrijdende verbindingen. Deze problematiek zal onderzocht worden in het kader van het meerjareninvesteringsplan.

De SNCF heeft de route Duinkerke - Adinkerke afgewezen voor het transitverkeer tussen Duitsland en Engeland. Dit past in het kader van de vreemde logica dat iedereen zoveel mogelijk kilometers op het eigen grondgebied wil behouden. Ik pleit zelf voor complementariteit in plaats van concurrentie. Op Belgisch grondgebied wordt de vroegere lijn Komen - Armentières al gereserveerd als alternatieve route.

Een rechtstreekse verbinding Duinkerke - Adinkerke - Zeebrugge vereist de (her)aanleg van de verbindingsbocht tussen de lijnen 73 en 66 richting Brugge. Enkele jaren geleden werd beslist om hiervan af te zien. De terreinen waarop die bocht vroeger was aangelegd, werden daarom al verkocht.

(*Frans*) Hoewel stiefmoederlijk behandeld is het grensoverschrijdende spoorwegvervoer een belangrijke uitdaging voor de spoorwegmaatschappij en een veelbelovende niche met groot potentieel. Derhalve zal een studie van de grensoverschrijdende verbindingen worden ondernomen in het kader van de afronding van het meerjareninvesteringsplan.

Bij de hervorming van de wet van 1991 zal het grensoverschrijdende reizigersvervoer aangemerkt worden als een opdracht in het kader van de openbare dienstverlening (deze is thans beperkt tot het reizigersvervoer op het binnenlandse net). Daardoor komt het grensoverschrijdende spoorwegverkeer in aanmerking voor overheidssteun, en wordt de NMBS aangespoord partnerships te sluiten uit dat oogpunt.

In het kader van het derde beheerscontract

Que pense la ministre de l'annonce de cette fermeture ?

La ministre prendra-t-elle des initiatives pour maintenir la liaison ferroviaire Dunkerque-Adinkerke comme alternative au transport de marchandises sur la A18 ?

14.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): La SNCF a suspendu l'exploitation de la ligne transfrontalière Dunkerque-La Panne depuis le 13 juin 2001. La SNCB plaide pour le maintien et le développement de cette liaison ferroviaire. La France n'a toujours pas répondu. Les objectifs du gouvernement, en matière de transport ferroviaire, exigent une nouvelle vision des liaisons transfrontalières. Cette question sera examinée dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel.

La SNCF a renoncé à la ligne Dunkerque-Adinkerke pour la circulation de transit entre l'Allemagne et l'Angleterre, conformément à l'étrange logique selon laquelle chacun entend conserver le plus grand nombre possible de kilomètres sur son propre territoire. Je plaide pour la complémentarité au lieu de la concurrence. Sur le territoire belge, nous avons déjà réservé l'ancienne ligne Comines-Armentières comme itinéraire alternatif.

Une liaison directe Dunkerque-Adinkerke-Zeebrugge exige l'aménagement ou le réaménagement de la liaison entre les lignes 73 et 66 en direction de Bruges auquel il avait été renoncé il y a quelques années. C'est pourquoi les terrains où se trouvait cette liaison ont été vendus depuis.

(*En français*) Quoique considéré comme un parent pauvre, le trafic ferroviaire transfrontalier constitue un enjeu important pour les chemins de fer et un créneau prometteur de développement de la demande. C'est pourquoi une étude des relations transfrontalières sera entreprise, dans le cadre de la finalisation du plan pluriannuel d'investissements.

Dans la réforme de la loi de 1991, le transport transfrontalier de voyageurs sera considéré comme une mission de service public, actuellement limitée au transport intérieur; cela rendra le trafic transfrontalier éligible pour la contribution de l'État, et incitera la SNCB à rechercher des partenariats en ce sens.

J'étudie, pour le troisième contrat de gestion, une

onderzoek ik een formule voor winstdeling van de NMBS waarbij de overheidssubsidie gekoppeld wordt aan de dienstverlening, en inzonderheid aan het geëxploiteerde net, wat de NMBS ertoe moet aanzetten een aantal grensoverschrijdende lijnen opnieuw in gebruik te nemen.

14.03 Yves Leterme (CVP): De minister is inderdaad afhankelijk van de inspanningen van de NMBS. De lijn is cruciaal voor de verbinding tussen verschillende havens.

Ik zie niet in hoe de lijn Komen - Armentières een alternatief zou kunnen vormen. Zij is helemaal in onbruik en niet meteen opnieuw in gebruik te nemen.

Ik betreur dat in het verleden geen werk werd gemaakt van de spoorboog Lichtervelde om de lijnen 73 en 66 met elkaar te verbinden. In het verleden werden trouwens nog heel wat kansen gemist, waardoor in de toekomst een verkeerscongestie dreigt. Ik dring erop aan de lijn Adinkerke - Duinkerke open te houden.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Yves Leterme tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vervanging van de internationale IC Oostende-Keulen door een Thalysverbinding tussen deze steden" (nr. 5031)

15.01 Yves Leterme (CVP): De kans is groot dat de internationale IC-treinen van Oostende naar Keulen zullen verdwijnen zodra de frequentie van Thalystreinen tussen Brussel en Keulen wordt verhoogd. De provincies Oost- en West-Vlaanderen zijn vragende partij om op dat ogenblik dagelijks enkele rechtstreekse Thalysverbindingen met Keulen te verkrijgen, onder meer om toeristische redenen. Ik denk dan aan stopplaatsen in Gent, Brugge en Oostende. Deze regeling zou een compensatie zijn voor het feit dat de aanleg van het nieuwe HST-spoor tussen Leuven en Hélécines voor ongeveer zes miljard frank wordt aangerekend op het Vlaamse aandeel in de spoorinvesteringen.

Hoeveel reizigers stappen er dagelijks gemiddeld op op de internationale trein Oostende - Keulen in Oostende, Brugge en Gent met bestemming Keulen, en in Keulen met bestemming Gent, Brugge en Oostende? Zou een Thalysverbinding tussen Oostende en Keulen niet aantrekkelijker zijn dat de huidige IC-trein? Heeft de NMBS in dit kader al een marktstudie uitgevoerd? Wat is het standpunt van de NMBS en van de minister over dit dossier?

formule d'intéressement de la SNCB où l'intervention de l'État dépendra du service, et notamment du réseau exploité, ce qui devra inciter la SNCB à rouvrir certaines lignes transfrontalières.

14.03 Yves Leterme (CVP): La ministre est, en effet, dépendante des efforts fournis par la SNCB. La ligne dont il est question revêt une importance capitale pour la liaison entre différents ports.

Je ne vois pas en quoi la ligne Comines-Armentières pourrait constituer une solution de rechange. Elle n'est plus du tout utilisée et il serait impossible de la remettre immédiatement en service.

Je regrette que l'on n'ait pas utilisé, par le passé, les infrastructures ferroviaires de Lichtervelde pour relier les lignes 73 et 66. On a laissé échapper de nombreuses occasions. Et à l'avenir, ces négligences risquent d'entraîner une congestion du réseau. Je demande instamment que la ligne Adinkerke-Dunkerque soit maintenue en service.

L'incident est clos.

15 Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le remplacement des trains IC internationaux Ostende-Cologne par une liaison Thalys entre ces villes" (n° 5031)

15.01 Yves Leterme (CVP): Il y a de fortes chances que les trains internationaux IC entre Ostende et Cologne disparaissent lorsque la fréquence des trains Thalys entre Bruxelles et Cologne aura augmenté. Pour des raisons notamment touristiques, les provinces de Flandre Occidentale et Orientale souhaitent une liaison Thalys quotidienne et directe. J'estime que cette liaison devrait comporter des arrêts à Gand, Bruges et Ostende. Cette mesure compenserait l'imputation de la nouvelle ligne TGV entre Louvain et Hélécines à la part flamande des investissements ferroviaires à concurrence de quelque 6 milliards de francs.

Combien de voyageurs empruntent quotidiennement le train international Ostende-Cologne au départ des gares d'Ostende, de Bruges et de Gand à destination de Cologne? Combien de personnes empruntent quotidiennement ce même train au départ de Cologne à destination de Gand, de Bruges et d'Ostende? Une liaison Thalys entre Ostende et Cologne ne serait-elle pas plus intéressante que l'actuel train IC? La SNCB a-t-elle

déjà effectué une étude de marché dans cette optique ? Quels points de vue la ministre et la SNCB adoptent-ils dans ce dossier ?

15.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*) : Het internationaal reizigersverkeer is een commerciële activiteit. De internationale treinen op de verbindingen met Duitsland zullen vanaf december 2002 rijden op de hogesnelheidslijn tussen Leuven en Luik. Naast de Thalystreinen zullen waarschijnlijk ook andere hogesnelheidstreinen via deze HSL sporen en ook de binnenlandse reizigers zullen de nieuwe infrastructuur kunnen gebruiken: de IC-treinen van categorie A tussen Oostende en Welkenraedt zullen deze lijn gebruiken. De Thalystreinen worden ingezet op de verbindingen van en naar Parijs en verder zuidwaarts.

In 2000 reden er dagelijks gemiddeld 18,52 reizigers tot in Keulen en 17,21 reizigers tot in Oostende op de internationale treinen Oostende - Keulen.

Een verbinding tussen Oostende en Keulen behoort niet tot de kerntaken van Thalys. Voor een hogesnelheidstrein, die misschien aantrekkelijker is, zou ook meer moeten worden betaald. Er bestaat nog geen marktstudie over een hogesnelheidstrein op die lijn. Daarvoor blijkt trouwens weinig belangstelling te bestaan. Over het treinaanbod is verder overleg met de Deutsche Bahn noodzakelijk.

15.03 **Yves Leterme** (CVP): De internationale treinen zullen dus misschien blijven rijden tussen Oostende en Keulen. De verbinding zal deels op HSL-lijn plaatsvinden. Dat zal voor tijdswinst zorgen. De cijfers verantwoorden inderdaad geen verhoging van het aanbod.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van hogesnelheidslijnen" (nr. 5042)**

16.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Het tienjarenplan van de NMBS houdt twee opties open: ofwel het op vier sporen brengen van de lijnen Brussel - Ottignies en Brussel - Nijvel, ofwel de aanleg van een HSL-lijn tussen Brussel en Namen of tussen Brussel en Charleroi. Deze laatste optie zou de reisduur inkorten.

Voor Vlaanderen wordt er niets voorgesteld. De lijn

15.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Le transport international de passagers constitue une activité commerciale. Les trains internationaux assurant les liaisons avec l'Allemagne emprunteront la ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège à partir de décembre 2002. Outre les trains Thalys, d'autres TGV emprunteront probablement cette infrastructure qui pourra également être utilisée par les voyageurs sur les lignes intérieures, en particulier par les trains IC de la catégorie A entre Ostende et Welkenraedt. Les trains Thalys seront mis en service sur les lignes de et vers Paris et, au-delà, en direction du sud.

En 2000, la ligne Ostende-Cologne a été empruntée quotidiennement par 18,52 voyageurs en direction de Cologne et 17,21 voyageurs en direction d'Ostende.

La liaison entre Ostende et Cologne ne constitue pas une priorité pour le Thalys. Un train à grande vitesse se révélerait peut-être plus attrayant mais coûterait beaucoup plus cher. Aucune étude de marché à propos de la mise en service d'un TGV sur cette ligne n'a encore été réalisée. Par ailleurs, les voyageurs ne semblent guère être demandeurs. En ce qui concerne l'offre de trains, des négociations plus avant doivent être menées avec la Deutsche Bahn.

15.03 **Yves Leterme** (CVP): Par conséquent, il n'est pas exclu que les trains internationaux continuent de relier Ostende et Cologne. Cette liaison s'effectuera partiellement sur la ligne TGV, ce qui permettra un gain de temps. Si on considère les chiffres, un accroissement de l'offre ne se justifie effectivement pas.

L'incident est clos

16 **Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement de lignes à grande vitesse" (n° 5042)**

16.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Le plan décennal de la SNCB permet de suivre deux options : soit la mise à quatre voies des lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles, soit l'aménagement d'une ligne TGV entre Bruxelles et Namur ou entre Bruxelles et Charleroi. Cette dernière option devrait réduire la durée du trajet.

Pour la Flandre, le gouvernement ne propose rien.

Brussel - Gent - Brugge wordt nochtans veel drukker bereden dan de Waalse lijnen waarvan sprake. Waarom wordt in de Vlaamse regio niets gedaan?

De NMBS voorziet niet in werken om de lijn 50A tussen Brussel en Gent op vier sporen te brengen. Nochtans kunnen er op piekuren op deze met sneltreinen verzadigde lijn nu geen stoptreinen worden ingelegd. Wat is de motivering van deze beslissing? Waarom wordt er niet overwogen een stoptreindienst met hoge frequentie in te leggen op de lijn 50A, naar het voorbeeld van het Brusselse voorstadsnet GEN?

16.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Het investeringsplan van de NMBS bepaalt inderdaad dat er een uitbreiding komt tot vier sporen voor de lijnen Brussel - Ottignies en Brussel - Nijvel. Er wordt gewerkt aan een studie voor een nieuwe lijn naar Gosselies.

De snelheid van de treinen zal inderdaad worden opgevoerd. De NMBS bestudeert een verhoging van de snelheid tot 200 kilometer per uur op de lijn Brussel - Oostende. De resultaten van deze studie zijn nog niet bekend.

De lijn 50A zal tot Denderleeuw tot vier sporen worden uitgebreid. De investeringen worden op 11 miljard frank geraamd. De uitbreidingen van de lijn tussen Gent en Brugge zullen 10,7 miljard frank kosten. In Gent worden aanzienlijke werken gepland in de stationsbuurt.

16.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): De minister heeft een en ander verduidelijkt. Ik weet nu dat er een studie komt over de kostprijs en opbrengsten van een ontdebelling. Ik wil het zeker niet communautair spelen, maar ik wil de verkeerscongestie mee helpen bestrijden. De werken in Gent stemmen me natuurlijk gelukkig, maar ik vrees dat ze wel wat zullen aanslepen.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verdeelsleutel voor de investeringen in de NMBS" (nr. 5041)**

17.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): De investeringen van de NMBS worden verdeeld volgens de 60/40-verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië. Dit is een politieke verdeelsleutel, die los staat van de werkelijke behoeften van de

Pourtant, la ligne Bruxelles-Gand-Bruges est beaucoup plus fréquentée que les lignes wallonnes dont il est question. Pourquoi n'entreprend-on rien en Région flamande ?

La SNCB ne prévoit pas de travaux visant à mettre à quatre voies la ligne 50A Bruxelles-Gand. Or, aucun omnibus ne peut actuellement être mis en service sur cette ligne saturée de trains rapides aux heures de pointe. Quels motifs ont amené la ministre à prendre cette décision ? Pourquoi n'envisage-t-elle pas de service omnibus à haute fréquence sur la ligne 50A, sur le modèle du RER bruxellois ?

16.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Le plan d'investissements de la SNCB prévoit effectivement une extension à quatre voies des lignes Bruxelles-Ottignies et Bruxelles-Nivelles. Une étude destinée à examiner l'opportunité d'une nouvelle ligne vers Gosselies est en cours.

Nous allons effectivement augmenter la vitesse des trains. La SNCB étudie la possibilité de la porter à 200 km/h sur la ligne Bruxelles-Ostende. Les résultats de cette étude ne sont pas encore connus.

La ligne 50A sera mise à quatre voies jusqu'à Denderleeuw. Les investissements nécessaires sont estimés à 11 milliards de francs. Les extensions de la ligne Gand-Bruges coûteront 10,7 milliards. A Gand, on projette de réaliser des travaux de grande ampleur dans le quartier de la gare.

16.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): La ministre a clarifié un certain nombre d'éléments. Je sais maintenant qu'une étude coûts-bénéfices du dédoublement sera réalisée. Je ne tiens en aucune manière à faire de ceci une affaire communautaire mais je voudrais contribuer à la lutte contre la congestion de la circulation automobile. Je suis évidemment satisfait des travaux effectués à Gand mais ils risquent de prendre beaucoup de temps.

L'incident est clos.

17 **Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et de Transports sur "la clé de répartition des investissements de la SNCB" (n° 5041)**

17.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Les investissements de la SNCB sont répartis entre la Flandre et la Wallonie en fonction de la clé de répartition 60/40. Il s'agit d'une clé de répartition politique qui est étrangère aux besoins réels des

Gewesten.

De Raad van State heeft dergelijke politieke verdeelsleutel al verworpen. Nochtans vindt minister Durant de NMBS-verdeelsleutel objectief. Waarop baseert de minister zich? Bestaat er een objectieve behoeftenstudie voor de NMBS? Zo ja, zullen de conclusies van deze studie het mogelijk maken de verdeelsleutel bij te sturen?

17.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het bevolkingsaantal en de oppervlakte zijn twee objectieve criteria. Het spoorwegennet moet voor iedereen toegankelijk zijn. Dat is ons uitgangspunt. Wij zijn voor een allesomvattende benadering. Daarbij kunnen ook inkomsten in de personenbelasting, behoefte aan vervoer en de noden van het spoor aan bod komen. De verdeelsleutel is geen doel op zich. Hij beantwoordt aan objectieve criteria.

De autowegen zitten overvol aan beide kanten van de taalgrens. Het Vlaams Gewest krijgt een toelage die 50 procent hoger ligt dan die van Wallonië, wat gerechtvaardigd is op basis van de hogergenoemde objectieve criteria.

Gaan we uit van de noden van het spoor, dan komen we tot een verdeelsleutel 60/40 voor capaciteitsuitbreiding en 49/51 voor onderhoud.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.03 uur.

Régions.

Le Conseil d'Etat a déjà rejeté de telles clés de répartition politiques. La ministre Durant estime néanmoins que la clé en question est objective. Quels sont ses arguments? Existe-t-il une étude objective concernant les besoins de la SNCB? Dans l'affirmative, les conclusions de cette étude permettront-elles d'adapter la clé de répartition?

17.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les chiffres de population et la superficie sont deux critères objectifs. Le réseau ferroviaire doit être accessible à tout le monde. Voilà quelle est notre hypothèse de départ. Nous sommes partisans d'une approche globale. Une telle approche implique qu'il peut être tenu compte d'éléments tels que les recettes de l'impôt des personnes physiques, les besoins en matière de transports et les besoins des chemins de fer. La clé de répartition ne constitue pas un objectif en soi. Elle répond à des critères objectifs.

Les autoroutes sont saturées des deux côtés de la frontière linguistique. La Région flamande reçoit une subvention qui est supérieure de 50% à celle accordée à la Wallonie, ce qui se justifie sur la base des critères objectifs évoqués ci-dessus.

Si nous nous fondons sur les besoins des chemins de fer, nous aboutissons à une clé de répartition de 60/40 pour l'extension de la capacité et de 49/51 pour l'entretien.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19.03 heures.