



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

maandag

13-01-2003

14:27 uur

lundi

13-01-2003

14:27 heures

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de verspreiding van de in twee delen opgesplitste telefoongids van Promedia voor Brussel en de Brusselse rand" (nr. A627)

Sprekers: **Olivier Maingain, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de bescherming van de belangen van het personeel en cliënteel van De Post" (nr. A673)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Fred Erdman aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de "Mijnzegel"-dienstverlening van De Post" (nr. A639)

Sprekers: **Fred Erdman, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "het directiecomité en het beheerscontract van de Nationale Loterij" (nr. A687)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werken in de omgeving van het station van Luttre" (nr. A535)

- de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de parking van het station van Luttre en de verbinding met het station Obaix-Buzet" (nr. A594)

Sprekers: **Olivier Chastel, Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische keuring voor motorfietsen" (nr. A550)

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

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Maingain au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "la diffusion de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique Promedia pour Bruxelles et la périphérie" (n° A627)

Orateurs: **Olivier Maingain, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "la défense des intérêts du personnel et de la clientèle de La Poste" (n° A673)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Fred Erdman au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "le service "Montimbre" de La Poste" (n° A639)

Orateurs: **Fred Erdman, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "le comité de direction et le contrat de gestion de la Loterie nationale" (n° A687)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Questions jointes de
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aménagements des abords de la gare de Luttre" (n° A535)

- M. Jean-Pol Henry à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le parking de la gare de Luttre et la desserte de la gare Obaix-Buzet" (n° A594)

Orateurs: **Olivier Chastel, Jean-Pol Henry, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un contrôle technique pour les vélomoteurs" (n° A550)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première

minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de informatieverstrekking bij treinvertragingen" (nr. A555)	9	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la communication d'informations en cas de retard des trains" (n° A555)	9
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Interpellatie van de heer Jean-Pierre Grafé tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de operationele snelheid van de NMBS-lijnen" (nr. 1498)	10	Interpellation de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse d'exploitation des lignes de la SNCB" (n° 1498)	10
<i>Sprekers:</i> Jean-Pierre Grafé , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jean-Pierre Grafé , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Interpellatie van de heer Jean-Pierre Grafé tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "IFB en haar filialen" (nr. 1499)	12	Interpellation de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "IFB et ses filiales" (n° 1499)	12
<i>Sprekers:</i> Jean-Pierre Grafé , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jean-Pierre Grafé , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van stopplaatsen tijdens het weekeinde" (nr. A568)	13	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de points d'arrêt durant le week-end" (n° A568)	13
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Ludwig Vandenhove aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verhuren van fietsen aan particulieren in de stations van de NMBS" (nr. A572)	15	Question de M. Ludwig Vandenhove à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la location de vélos à des particuliers dans les gares de la SNCB" (n° A572)	15
<i>Sprekers:</i> Ludwig Vandenhove , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Ludwig Vandenhove , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de lawaaihinder en de veiligheid ten gevolge van de gewijzigde vliegroutes" (nr. A610)	16	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances sonores et la sécurité à la suite de la modification des routes aériennes" (n° A610)	16
- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepassing van het luchthavenakkoord" (nr. A630)	16	- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'application de l'accord aéroportuaire" (n° A630)	16
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten, de cijfergegevens, de informatiecampagne en de besprekingen met de Vlaamse regering" (nr. A684)	16	- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la question des vols de nuit, des chiffres, de la campagne d'information et des négociations avec le gouvernement flamand" (n° A684)	16
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vorderingen in het overleg tussen de federale,	16	- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avancement des négociations entre les	16

Vlaamse en Brusselse regering inzake de lawaaihinder van de nachtvluchten" (nr. A689)

Sprekers: **Lode Vanoost, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Hans Bonte, Bart Laeremans, Willy Cortois, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

gouvernements fédéral, flamand et bruxellois au sujet des nuisances sonores provoquées par les vols de nuit" (n° A689)

Orateurs: **Lode Vanoost, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Hans Bonte, Bart Laeremans, Willy Cortois, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reductiebonnen bij treinabonnementen vanaf 1 januari 2003" (nr. A640)

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

22

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les réductions accordées aux détenteurs d'une carte de train à compter du 1er janvier 2003" (n° A640)

22

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

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een eventuele mogelijkheid tot vrijstelling van helmdraagplicht voor dagbladventers" (nr. A641)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

23

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la possibilité d'exempter les distributeurs de journaux de l'obligation du port de casque" (n° A641)

23

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 13 JANUARI 2003

14:27 uur

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

du

LUNDI 13 JANVIER 2003

14:27 heures

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de verspreiding van de in twee delen opgesplitste telefoongids van Promedia voor Brussel en de Brusselse rand" (nr. A627)

01.01 Olivier Maingain (MR): Ik kom terug op het probleem van de opsplitsing - dit uitsluitend voor de zone 02 - van de telefoongids van Promedia, een kwestie die hier niet voor het eerst aan bod komt. Promedia kreeg daartoe de goedkeuring van het BIPT, van het raadgevend comité voor de telecommunicatie en van de minister. Honderden klanten in de 02-zone klagen echter over dit systeem, dat ze helemaal niet praktisch vinden.

Het is natuurlijk zo dat het tweede deel van de gids via een groen nummer kan worden aangevraagd. Heel wat mensen hebben daar echter moeite mee.

Die oplossing zou een aanzienlijke papierbesparing mogelijk maken, maar ze onttrekt de abonnees van de zone 02 ook nuttige informatie over diensten of besturen in het andere deel van de zone. Ik vraag daarom dat er voor de zone 02 opnieuw voor een evenwichtige dienstverlening wordt gezorgd. Ik hoop dat het debat daarover bij ITT Promedia en binnen het BIPT werd heropend.

01.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Het klopt niet dat de opsplitsing van de telefoongids van Brussel de abonnees van nuttige informatie berooft: zij

La séance est ouverte à 14.27 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Maingain au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "la diffusion de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique Promedia pour Bruxelles et la périphérie" (n° A627)

01.01 Olivier Maingain (MR): Je reviens sur la question, déjà évoquée ici, de la scission de l'annuaire téléphonique Promedia, qui n'intervient que pour la zone 02. Promedia a reçu l'approbation de l'IBPT, du comité consultatif chargé des télécommunications et de vous-même mais des centaines d'utilisateurs de la zone 02 se plaignent car ils trouvent ce système très peu pratique.

Bien sûr, le second annuaire peut être obtenu par appel à un numéro vert. Mais de nombreuses personnes sont réticentes à ce genre de démarche.

Cette solution permettrait une économie considérable de papier mais elle prive les abonnés de la zone 02 d'informations utiles quant à des services ou administrations situés dans l'autre partie de la zone. Je demande le rétablissement d'un service équilibré pour toute la zone 02. J'espère que le débat a été rouvert auprès d'ITT Promedia et de l'IBPT.

01.02 Rik Daems , ministre (*en français*) : Il est inexact d'affirmer que la scission de l'annuaire de Bruxelles prive les abonnés d'informations utiles :

kunnen het boekdeel dat hun niet wordt bezorgd immers gratis verkrijgen.

Het is niet altijd gemakkelijk om zeer dikke telefoongidsen uit te reiken; ik wijs er trouwens op dat de telefoongids ook in Antwerpen wordt opgesplitst. Dan hebben we het nog niet over de eeuwige slachtoffers, die aan de rand van een telefoonzone wonen en dus nooit beschikken over de inlichtingen over de nabijgelegen gemeenten.

Ik ben het er wel mee eens dat de informatie over het gratis verkrijgen van het tweede boekdeel efficiënter zou kunnen. Ik zal er dus voor zorgen dat de mensen beter op de hoogte zijn van die mogelijkheid, bijvoorbeeld via een campagne in de media.

01.03 Olivier Maingain (MR): Het is een goed idee de mensen beter te informeren. Het argument van het volume en het aantal bladzijden houdt echter geen steek: de gouden gids wordt immers niet gesplitst, omdat de adverteerders te veel druk uitoefenen.

01.04 Minister Rik Daems (Frans): Ik zal laten berekenen hoeveel de twee mogelijkheden kosten.

01.05 Olivier Maingain (MR): Dat zou zeer nuttig zijn. Wanneer we over een CD-rom zullen beschikken, zal het probleem zich niet meer voordoen.

01.06 Minister Rik Daems (Frans): Een CD-rom of een adres op het net zouden inderdaad kunnen volstaan. Wie geen toegang heeft tot deze technologie, zou de andere telefoongids gratis kunnen krijgen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de bescherming van de belangen van het personeel en cliënteel van De Post" (nr. A673)

02.01 Yves Leterme (CD&V): De Post heeft een logistieke roeping, maar ook een taak van groot maatschappelijk en economisch belang. De introductie van liberale principes op de postmarkt houdt gevaren in voor de klanten en voor het personeel van De Post. Het BIPT moet toezien op de handhaving van de regels van toepassing op de ordening van de markt van postale diensten. Het is heel belangrijk dat het BIPT dat voluit kan doen.

ils ont en effet la possibilité d'obtenir gratuitement la partie qui ne leur est pas envoyée.

Diffuser un annuaire très volumineux n'est pas toujours chose aisée et je vous signale qu'à Anvers, la scission de l'annuaire téléphonique existe aussi. Sans parler des éternelles victimes qui habitent à la limite d'une zone et ne disposent jamais des renseignements relatifs aux localités voisines des leurs.

Mais la publicité pour l'obtention gratuite de l'autre partie pourrait être plus efficace, j'en conviens. Je vais donc faire en sorte que cette possibilité soit mieux connue, par exemple via une campagne auprès des médias.

01.03 Olivier Maingain (MR): D'accord pour une meilleure publicité. Mais l'argument du volume et du nombre de pages n'est pas valable, car les pages jaunes, elles, ne sont pas scindées, tout simplement en raison de la pression des annonceurs.

01.04 Rik Daems, ministre (en français): Je vais demander un calcul du coût des deux possibilités.

01.05 Olivier Maingain (MR): Ce serait bien utile. Quand on disposera d'un CD-rom, le problème ne se posera plus.

01.06 Rik Daems, ministre (en français): Un CD-rom ou une adresse sur la toile pourraient en effet faire l'affaire. Ceux qui n'ont pas accès à ces technologies pourraient recevoir l'autre annuaire gratuitement.

L'incident est clos.

02 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "la défense des intérêts du personnel et de la clientèle de La Poste" (n° A673)

02.01 Yves Leterme (CD&V): La Poste a une vocation logistique mais est également investie d'une mission sociale et économique importante. L'introduction de principes libéraux sur le marché postal comporte des dangers pour les clients et pour le personnel de La Poste. L'IBPT doit veiller au respect des règles qui s'appliquent à l'organisation du marché des services postaux. Il est essentiel que l'IBPT puisse s'acquitter

Daarnaast moet krachtig worden opgetreden tegen de deloyale concurrentie van nieuwe, private marktspelers die hun concurrentiepositie versterken door sociale dumping.

Beschikt het B.I.P.T. over voldoende mankracht om de naleving van de regels te garanderen? Is de minister het ermee eens dat de invoering van liberale principes beter wat restrictiever zou gebeuren? Welke initiatieven neemt de minister om te vermijden dat De Post deloyale concurrentie ondervindt door sociale dumping en misbruik van het zelfstandigenstatuut?

02.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Momenteel zijn er zeven personeelsleden uitsluitend bezig met de bevoegdheden van het BIPT. Het gaat om drie personeelsleden van niveau 2 en vier van niveau 1. Voor de wettelijke bevoegdheden van vandaag moet dat volstaan. Op het moment dat er een overheveling van bevoegdheden komt vanuit het BOD en vanuit de telecomunicatie, zal er extra personeel nodig zijn. Op termijn is het immers de bedoeling dat de controle door het BIPT grondiger wordt, maar dat is toekomstmuziek.

Of de liberale principes restrictiever moeten worden ingevoerd? De transpositie is exact volgens de richtlijn gebeurd en een vraag naar meer restrictiviteit is dan ook niet aan de orde.

Het regelgevend kader zal dus meer toezicht mogelijk maken en er zal ook meer concurrentie mogelijk zijn. De meeste aspecten vallen onder de verantwoordelijkheid van het BIPT. Ik verwacht een stappenplan van de BIPT als regulator van de postale markt.

Het is op dit moment voorbarig om extra personeel aan te werven. Het college moet eerst bevraagd worden.

02.03 **Yves Leterme** (CD&V): Inzake het BIPT zitten we op dezelfde golflengte.

Mijn informatie over de magere personeelsbezetting klopte alleszins. Het is duidelijk dat zeven personeelsleden niet volstaan. De Europese regelgeving moet correct worden toegepast.

We moeten ook vermijden om, zoals de

pleinement de cette tâche. En outre, il faut agir énergiquement pour réprimer la concurrence déloyale à laquelle se livrent de nouveaux acteurs privés du marché qui renforcent leur compétitivité en recourant au dumping social.

L'IBPT dispose-t-il d'un effectif suffisant pour garantir le respect des règles ? Le ministre estime-t-il également que l'instauration de principes libéraux devrait se faire de manière quelque peu plus restrictive ? Quelles initiatives le ministre compte-t-il prendre pour éviter que le dumping social et le recours abusif au statut des indépendants ne confronte La Poste à une concurrence déloyale ?

02.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Actuellement, sept membres du personnel se consacrent exclusivement aux compétences de l'IBPT. Il s'agit de trois agents de niveau 2 et de quatre agents de niveau 1. Cela devrait suffire pour exercer les compétences légales actuelles. Lorsque les compétences du SPP et des télécommunications auront été transférées, il faudra du personnel supplémentaire. En effet, notre objectif consiste à terme à faire en sorte que l'IBPT procède à un contrôle plus poussé mais ce n'est qu'un projet d'avenir.

Convient-il d'appliquer les principes libéraux de manière plus restrictive ? La transposition s'est très exactement effectuée en conformité avec la directive et, dès lors, il n'est pas opportun de se demander aujourd'hui s'il ne faudrait pas instaurer ces principes plus restrictivement.

Le cadre réglementaire permettra donc d'intensifier les contrôles tout en stimulant la concurrence. La plupart des aspects ressortissent à la compétence de l'IBPT. J'attends un plan échelonné de l'IBPT afin de réguler le marché postal.

Il serait prématuré d'engager aujourd'hui du personnel supplémentaire. Le collège doit d'abord être consulté.

02.03 **Yves Leterme** (CD&V): S'agissant de l'IBPT, nous sommes sur la même longueur d'ondes.

Mes informations relatives aux carences de l'organigramme étaient parfaitement exactes. Il est clair que sept membres du personnel ne suffisent pas. La réglementation européenne doit être correctement appliquée.

Nous devons également éviter d'aboutir, comme

buurlanden, in een situatie te verzeilen waarin De Post enkel een enge universele dienstverlening verzorgt en alle andere postbedeling door de privé-sector wordt overgenomen, met onderbetaald personeel dat eigenlijk in het zwart werkt. Dit soort oneerlijke concurrentie kan bestreden worden na overleg met de arbeidsinspectie.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Fred Erdman aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de "Mijnzegel"-dienstverlening van De Post" (nr. A639)

03.01 Fred Erdman (SP.A): Eind 2001 lanceerde De Post de gepersonaliseerde postzegel of zogenaamde *mijnzegel*. Deze zegel bestaat uit een officiële zegel met daarnaast een tweede zegel waarop een persoonlijke foto, tekening of tekst kan worden geplaatst. De prijs bedraagt 16 euro per vel van 15 zegels. De zegel kan worden besteld via het internet of via de post en blijkt een groot commercieel succes te zijn. Onlangs werd er echter een incident gemeld waarbij een persoon postzegels liet drukken met de beeltenis van Léon Degrelle.

Welke criteria worden toegepast vooraleer opdrachten inzake de *mijnzegel* worden aanvaard? Zijn er instructies die bepalen wanneer een opdracht kan geweigerd worden? Werden de zegels met de beeltenis van Degrelle geleverd? Werd de besteller geïdentificeerd en werd zijn identiteit aan het gerecht overgemaakt? Welke maatregelen wil De Post nemen om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden?

03.02 Minister Rik Daems (Nederlands): De gepersonaliseerde zegel is niet alleen een goed idee, maar ook een groot commercieel succes. Jammer genoeg is misbruik eigen aan de mens. Daarom wordt in de bestellingsvoorwaarden uitdrukkelijk vermeld dat de gekozen afbeeldingen niet strijdig mogen zijn met de goede zeden, geen religieuze of politieke inhoud mogen hebben, niet onwettig, leugenachtig, lasterlijk, kwetsend of immoreel qua inhoud mogen zijn en derden geen schade mogen berokkenen. Artis-Historia behoudt onder alle omstandigheden het recht een bepaalde bestelling te weigeren.

Het incident toont echter aan dat de controle nog moet verscherpt worden. Ik dank collega Erdman dat hij mij daarop heeft gewezen.

chez nos voisins, à une situation où La Poste ne répond que de la prestation de service universel au sens strict et où toutes les autres distributions de courrier sont transférées au secteur privé, dont le personnel sous-rémunéré travaille en réalité au noir. Il est possible de combattre ce type de concurrence déloyale après concertation avec l'inspection du travail.

L'incident est clos.

03 Question de M. Fred Erdman au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "le service "Montimbre" de La Poste" (n° A639)

03.01 Fred Erdman (SP.A): À la fin de l'année 2001, La Poste a lancé le timbre personnalisé, également appelé *MonTimbre*. Celui-ci se compose d'un timbre officiel et d'un second timbre, sur lequel les clients peuvent faire figurer une photo, un dessin ou un texte. Son prix est de 16 euros par feuille de 15 timbres. Il peut être commandé par internet ou dans un bureau de poste et remporte un franc succès commercial. Un incident a toutefois été signalé récemment, car une personne avait fait imprimer des timbres représentant Léon Degrelle.

À quels critères l'acceptation des commandes de *MonTimbre* est-elle soumise ? Des instructions ont-elles été émises pour déterminer les conditions de refus d'une commande ? Les timbres à l'effigie de Degrelle ont-ils été livrés au client ? Le client a-t-il été identifié et son identité a-t-elle été communiquée à la justice ? Quelles mesures La Poste compte-t-elle prendre pour éviter de tels incidents à l'avenir ?

03.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Le timbre personnalisé n'est pas seulement une bonne idée, c'est aussi un grand succès commercial. Malheureusement, l'abus est inhérent à la nature humaine. C'est la raison pour laquelle les conditions de commande mentionnent explicitement que les sujets choisis ne doivent pas être contraires aux bonnes mœurs, ne peuvent présenter de caractère religieux ou politique, ne peuvent être illégaux, mensongers, insultants, blessants ou immoraux et ne peuvent causer de préjudice à des tiers. En toutes circonstances, Artis-Historia se réserve le droit de refuser certaines commandes.

L'incident révèle toutefois que les contrôles doivent encore être affinés. Je remercie M. Erdman d'avoir

attiré mon attention sur ce problème.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "het directiecomité en het beheerscontract van de Nationale Loterij" (nr. A687)

04 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "le comité de direction et le contrat de gestion de la Loterie nationale" (n° A687)

04.01 Yves Leterme (CD&V): De wet op de Nationale Loterij bepaalt dat er een beheerscontract moet worden gesloten binnen de zes maanden na de omvorming van de loterij tot een NV van publiek recht. Deze omvorming gebeurde op 9 juli 2002, maar tot op heden is het directiecomité van de Nationale Loterij nog niet samengesteld en kan er dus geen beheerscontract opgesteld worden.

04.01 Yves Leterme (CD&V): La loi sur la Loterie Nationale prévoit qu'un contrat de gestion doit être conclu dans un délai de six mois après la transformation de la Loterie Nationale en SA de droit public. Cette transformation a été réalisée le 9 juillet 2002 mais le comité directeur de la Loterie Nationale n'est pas encore constitué à ce jour et il ne peut dès lors être établi de contrat de gestion.

Wat is de stand van zaken betreffende de opmaak van en de onderhandeling over het beheerscontract? Wat zijn de gevolgen voor de dienstverlening van de afwezigheid van dit beheerscontract? Wat is de stand van zaken betreffende de samenstelling van het directiecomité?

Où en sont la confection de ce contrat de gestion et la négociation y relative ? Quelles conséquences l'absence de ce contrat de gestion entraînera-t-elle pour les services à la clientèle ? Qu'en est-il actuellement de la constitution de ce comité directeur ?

04.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Er zijn geen gevolgen voor de continuïteit wanneer de termijn van zes maanden voor het opstellen van een nieuw beheerscontract niet wordt gerespecteerd.

04.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais): La continuité n'est pas mise en péril si le délai de six mois défini pour l'élaboration d'un nouveau contrat de gestion n'est pas respecté.

Er is nog geen beheerscontract omdat het directiecomité nog niet is samengesteld. De raad van bestuur heeft een bepaalde procedure afgesproken met De Witte & Morel. Aan de taalpariteit kon aanvankelijk niet worden voldaan omdat te weinig Franstaligen geslaagd waren voor de taalproef Nederlands.

Il n'existe pas encore de contrat de gestion car le comité de direction n'est pas encore constitué. Le conseil d'administration a arrêté une procédure en collaboration avec De Witte & Morel. Au départ, la parité linguistique ne pouvait être respectée car le nombre de francophones ayant réussi l'épreuve de néerlandais était insuffisant.

De voorbereidingen van het nieuwe beheerscontract zijn reeds ver gevorderd. Ik heb ervoor geopteerd meer tijd uit te trekken voor het opstellen van het contract opdat op die manier het directiecomité er mee kan over onderhandelen. Het directiecomité zal nu zeer snel worden samengesteld. Het beheerscontract zal dan ook niet lang meer op zich laten wachten. Ik ben bereid om dit contract dan, samen met de verantwoordelijken van de Nationale Loterij, in de commissie te bespreken.

Les travaux préparatoires du nouveau contrat de gestion ont déjà bien progressé. J'ai choisi de consacrer plus de temps à l'élaboration du contrat pour permettre au comité de direction de participer aux négociations. Celui-ci sera constitué très rapidement. Le contrat de gestion ne se fera donc plus attendre longtemps. Je suis disposé à examiner ensuite ce contrat en commission, ainsi que les responsabilités de la Loterie nationale.

04.03 Yves Leterme (CD&V): De wettelijke termijn wordt dus niet gerespecteerd. Zullen er mensen

04.03 Yves Leterme (CD&V): Le délai légal n'est donc pas respecté. Des personnes seront-elles

worden benoemd die niet de normale assessmentprocedure hebben doorlopen?

04.04 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Ik ben op de hoogte van de procedure die werd afgesproken en ik wil dat die wordt gerespecteerd.

04.05 **Yves Leterme** (CD&V): Het is de Koning die de benoemingen doet. Ik begrijp uit het antwoord van de minister dat hij enkel de kandidaten die de assessmentprocedure volledig hebben doorlopen zal voordragen.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Olivier Chastel** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werken in de omgeving van het station van Luttre" (nr. A535)
- de heer **Jean-Pol Henry** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de parking van het station van Luttre en de verbinding met het station Obaix-Buzet" (nr. A594)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Sinds 1993 bestaan er plannen voor aanpassingswerken in de omgeving van het station van Luttre, meer bepaald voor wat het parkeerterrein en de reizigerszone betreft.

De gunning van de werken werd op 16 oktober 2000 bekendgemaakt, tevens werd de stedenbouwkundige vergunning verkregen en werden de nodige afspraken met de gemeente Pont-à-Celles gemaakt. Nu is het nog enkel wachten op de toestemming van de NMBS.

Waarom laat de NMBS niets van zich horen? Heeft zij beslist van die plannen af te zien?

05.02 **Jean-Pol Henry** (PS): De evolutie in de randgemeenten van Charleroi heeft mee bijgedragen tot een stijging van het aantal reizigers die gebruik maken van de nabijgelegen stations, terwijl er niets wordt gedaan aan de parkeerproblemen.

Hoe zit het met de plannen inzake de werken in de omgeving van het station van Luttre?

Waarom gaat men niet in op het verzoek van de reizigers en last men geen bijkomende stopplaats in te Obaix-Buzet of zet men op zijn minst terzake niet enkele experimenten op?

nommées sans avoir participé à la procédure d'assessment normale ?

04.04 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): J'ai connaissance de la procédure qui a été convenue et je tiens à ce qu'elle soit respectée.

04.05 **Yves Leterme** (CD&V): C'est le Roi qui procède aux nominations. Je déduis de la réponse du ministre qu'il ne présentera que les candidats qui ont parcouru toute la procédure d'assessment.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- M. **Olivier Chastel** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aménagements des abords de la gare de Luttre" (n° A535)
- M. **Jean-Pol Henry** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le parking de la gare de Luttre et la desserte de la gare Obaix-Buzet" (n° A594)

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Depuis 1993, les abords de la gare de Luttre font l'objet de projets d'aménagement concernant entre autres le parking et la zone de prise en charge des voyageurs.

Après l'adjudication des travaux, notifiée le 16 octobre 2000, l'obtention du permis d'urbanisme et des accords nécessaires de la part de la commune de Pont-à-Celles, seul manque encore l'accord de la SNCB.

Pourquoi la SNCB reste-t-elle silencieuse? A-t-elle décidé d'abandonner ce projet?

05.02 **Jean-Pol Henry** (PS): L'évolution que connaît la périphérie de Charleroi a contribué à augmenter le nombre d'usagers des gares environnantes, tandis que les problèmes liés aux parkings restent inchangés.

Qu'en est-il du projet d'aménagement de la gare de Luttre?

Pourquoi ne pas répondre à la demande des usagers et proposer un arrêt complémentaire à Obaix-Buzet ou, du moins, tenter quelques essais en ce sens?

05.03 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Het project om een parking in te richten bij het station van Luttre gaat uit van de NMBS. Daartoe werd een partnerschap opgezet tussen de NMBS, de SRWT en de gemeente Pont-à-Celles. De kostprijs van de werken wordt verdeeld tussen de NMBS, de SRWT en de gemeente Pont-à-Celles die respectievelijk een bedrag van 646.328 euro, van 303.996 euro en van 133.969 euro voor hun rekening nemen.

De nodige middelen en vergunningen zijn er. Alles is klaar om de aannemer groen licht te geven. Dit project maakte deel uit van het voorontwerp "onthaal van de reizigers" 2002-2003 van de NMBS. Er werd nooit beslist om daar van af te zien, maar het klopt dat de NMBS erg voorzichtig is geworden wat de begroting 2003 betreft, meer bepaald omdat de alternatieve financiering die de heer Schouppe in het vooruitzicht had gesteld niet langer tot de mogelijkheden behoort. Wat het station van Luttre betreft, kunnen we ons moeilijk inbeelden dat een dossier dat zo ver is gevorderd, financiële beperkingen zou opgelegd krijgen, aangezien het om relatief beperkte bedragen gaat.

Ik zou er geen begrip kunnen voor opbrengen dat projecten waarvan de voorbereiding is afgerond en die niet al te veel geld kosten zouden worden uitgesteld. Die beslissing moet echter aan de volgende raad van bestuur van de NMBS worden voorgelegd.

Wat Obaix-Buzet betreft, beantwoordt de stopplaats volgens de NMBS aan de exploitatiemogelijkheden van die plaats. Ik heb echter ook oog voor de mobiliteitsproblemen in de kleine gemeenten. Wij buigen ons momenteel over het plan betreffende het cliënteel. Terzake moeten absoluut normen worden uitgewerkt, desnoods door het opzetten van proefprojecten die tot de uitwerking ervan zouden kunnen bijdragen.

In de huidige stand van zaken voorziet de NMBS voor die plaatsen geen verhoging van het aanbod.

05.04 **Jean-Pol Henry** (PS): Wat de werken in de omgeving van het station van Luttre betreft, zullen wij uiteraard waakzaam blijven, maar wij zijn het eens met uw analyse van het dossier. Ik hoop dat u die interpretatie er bij de raad van bestuur zal kunnen doordrukken.

Wat Obaix-Buzet betreft, moet er inderdaad een studie worden uitgevoerd. Men zou terzake een experiment kunnen opzetten. De hele noordelijke rand van Charleroi dijt almaar uit. Vele mensen pendelen naar Brussel.

05.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Le projet de parking à la gare de Luttre est une initiative de la SCNB, qui a permis l'organisation d'un partenariat entre celle-ci, la SRWT et la commune de Pont-à-Celles. Le coût des travaux est réparti entre la SNCB, à concurrence de 646.328 €, la SRWT, à concurrence de 303.996 €, et Pont-à-Celles, à concurrence de 133.969 €.

Les moyens et autorisations nécessaires sont réunis. Tout est prêt pour donner le feu vert à l'entrepreneur. Ce projet était compris dans l'avant-projet "accueil des voyageurs" 2002-2003 de la SNCB. Il n'a jamais été décidé de l'abandonner mais il est vrai qu'actuellement, on observe une grande prudence à la SNCB au sujet du budget 2003, notamment en raison du fait que les financements alternatifs promis par M. Schouppe ne sont plus possibles. En ce qui concerne la gare de Luttre, il est difficilement concevable qu'un dossier aussi avancé fasse les frais de restrictions alors que les montants engagés sont relativement dérisoires.

Je ne comprendrais pas que des projets dont la préparation est terminée et qui ne représentent pas des montants trop importants soient reportés. Mais cette décision doit être soumise au prochain conseil d'administration de la SNCB.

Au sujet d'Obaix-Buzet, selon la SNCB, le point d'arrêt correspond au potentiel d'exploitation de cette localité. Cela dit, je suis attentive aux problèmes de mobilité des petites communes. Nous travaillons actuellement sur le plan clientèle. Des normes sont indispensables en la matière, quitte à mener des expériences pilotes pour contribuer à leur élaboration.

A ce stade, la SNCB ne prévoit pas d'augmenter la desserte de ces localités.

05.04 **Jean-Pol Henry** (PS): En ce qui concerne l'aménagement de la gare de Luttre, nous resterons bien entendu vigilants mais nous sommes d'accord avec votre analyse de la question. J'espère que vous pourrez faire passer cette interprétation auprès du conseil d'administration.

En ce qui concerne Obaix-Buzet, il faut en effet procéder à une étude. On pourrait faire un essai à titre expérimental. Tout le nord de Charleroi connaît un développement en termes d'urbanisme. Beaucoup de navetteurs se rendent à Bruxelles.

05.05 Olivier Chastel (MR): Er werd nog niks beslist, maar ik ben niet erg gerustgesteld wanneer ik de woorden hoor van de beleidsmensen uit de regio "Sud-Ouest" die verklaren opdracht te hebben gekregen om alle investeringen te blokkeren en de projecten die zijn afgerond, uit te stellen. Ik reken erop dat u al uw gewicht in de schaal legt opdat deze investering in 2003 tot stand wordt gebracht.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische keuring voor motorfietsen" (nr. A550)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister werkt aan een wijziging van het KB over de technische eisen die aan bromfietsen en motorfietsen worden gesteld en wil een technische keuring invoeren.

Veel jongeren bouwen hun motorfiets zelf om. Zal de minister bij de invoering van de technische keuring rekening houden met deze groep motorrijders? Zal de minister in minstens één keuringsstation voorzien voor zelfgebouwde motorfietsen?

De keuringen beginnen pas 18 maanden na publicatie van het nieuwe KB in het *Belgisch Staatsblad*. Zal de minister voorlopig al in een keuringsstation voorzien voor eenmalige keuringen?

06.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Veiligheid is voor mij zeer belangrijk. Het gelijkvormigheidattest van oude voertuigen zal niet worden onderzocht, voor nieuwe voertuigen gebeurt dat wel.

Reeds ingeschreven voertuigen zullen worden aanvaard indien ze geen gevaar vormen voor de verkeersveiligheid. Motorfietsen zonder gelijkvormigheidattest moeten worden onderworpen aan een goedkeuringsprocédé als 'enige voertuig'. Het attest dat de eigenaar daarna krijgt, is gelijkwaardig aan het gelijkvormigheidattest.

In de toekomst zullen verbouwingen enkel worden toegestaan voor onderdelen die niet onder de EU-goedkeuring vallen. Zelfgebouwde of omgebouwde voertuigen moeten bij mijn diensten een

05.05 Olivier Chastel (MR): Rien n'est décidé mais je ne suis guère rassuré lorsque j'entends les propos des responsables du district Sud-Ouest, qui déclarent avoir reçu instruction de bloquer tous les investissements et de reporter à plus tard les projets finalisés. Je compte sur vous pour peser de tout votre poids pour que cet investissement soit réalisé en 2003.

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'instauration d'un contrôle technique pour les vélomoteurs" (n° A550)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre s'emploie à modifier l'arrêté royal sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes, et elle a l'intention d'instaurer un contrôle technique pour ces véhicules.

Beaucoup de jeunes transforment eux-mêmes leur motocyclette. La ministre tiendra-t-elle compte de cette catégorie de motocyclistes lorsqu'elle instaurera le contrôle technique? Prévoira-t-elle au moins une station de contrôle pour les motocyclettes que leurs propriétaires ont assemblées eux-mêmes?

Les contrôles techniques ne débiteront que dix-huit mois après la publication au Moniteur belge du nouvel arrêté royal. La ministre prévoira-t-elle déjà, provisoirement, une station pour des contrôles ponctuels?

06.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): A mes yeux, la sécurité est capitale. Le certificat de conformité des véhicules anciens ne sera pas examiné mais, pour les nouveaux véhicules en revanche, cet examen aura bien lieu.

Les véhicules déjà immatriculés seront acceptés s'ils ne constituent aucun danger pour la sécurité routière. Les motocyclettes dépourvues de certificat de conformité devront être soumises à une procédure d'homologation en tant que « véhicule unique ». Le certificat que les propriétaires de ces motocyclettes obtiendront ensuite aura la même valeur que le certificat de conformité.

A l'avenir, les transformations de ces véhicules ne seront autorisées que pour leurs composantes qui ne relèvent pas de l'aval de l'UE. Les propriétaires de véhicules ayant assemblé ou transformé ceux-ci eux-mêmes devront obtenir une homologation de

goedkeuring verkrijgen, maar de kosten daarvan moeten ontradend werken. Ook voertuigen die in een andere EU-lidstaat een goedkeuring kregen, moeten bij ons eerst worden aanvaard.

Daarna moeten ze enkel nog naar de technische keuring bij een verandering van eigenaar, bij een ongeval en wanneer er wijzingen worden aangebracht ten behoeve van een gehandicapte persoon. De keuringen zullen worden uitgevoerd door erkende controlemechanismen.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Als ik het antwoord van de minister goed heb begrepen, mag de controle van motorfietsen in elk keuringsstation gebeuren. Moet de controle gebeuren binnen de termijn van 18 maanden na de publicatie van het besluit in het *Belgisch Staatsblad*?

06.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Met dien verstande dat de keuring slechts nodig zal zijn in drie specifieke gevallen: na een ongeval, bij verandering van eigenaar en na aanpassing van de motorfiets voor een gehandicapte persoon.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de informatieverstrekking bij treinvertragingen" (nr. A555)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik had deze vraag enkele maanden geleden schriftelijk gesteld, maar kreeg er tot dusver nog geen antwoord op. De vraag is ondertussen nog altijd actueel, met name in het licht van de talrijke problemen die zich voordoen bij de nieuwe dubbeldekstreinstellen.

Vertragingen bij het treinverkeer zijn natuurlijk nooit helemaal uit te sluiten. Voor de treinreiziger zijn ze heel vaak een bron van ergernis, zeker als de vertragingen onverwachts komen. De treinreiziger wil natuurlijk ook tijdig op de hoogte zijn van vertragingen en dienstonderbrekingen.

Hoe worden de spoorreizigers door de NMBS ingelicht over vertragingen en dienstonderbrekingen? Waarom worden de vertragingen niet op de NMBS-website vermeld? Waarom worden de vertragingen niet langer via de teletekstbladzijden van de VRT bekendgemaakt? Soms is de informatie die wordt verspreid via de verkeersmeldingen op de radio, onvolledig, onjuist of achterhaald. Oefent de NMBS een

mes services mais le coût de cette démarche aura un effet dissuasif. De même, les véhicules ayant obtenu une homologation dans un autre Etat de l'UE devront d'abord être acceptés chez nous.

Ensuite, ces véhicules ne devront plus être soumis à un contrôle technique qu'en cas de changement de propriétaire, d'accident ou si des modifications sont apportées pour la commodité d'une personne handicapée. Les contrôles techniques seront effectués par des mécanismes de contrôle agréés.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Si j'ai bien compris la réponse de la ministre, le contrôle des motocyclettes pourra être effectué dans n'importe quelle station d'inspection. Ce contrôle devra-t-il être effectué dans les 18 mois de la publication de l'arrêté au *Moniteur belge* ?

06.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Étant entendu que l'inspection ne sera requise que dans trois cas précis : après un accident, en cas de changement de propriétaire et après l'adaptation du vélomoteur pour une personne handicapée.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la communication d'informations en cas de retard des trains" (n° A555)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): J'avais posé cette question par écrit il y a quelques mois mais je n'ai toujours pas obtenu de réponse. La question est toujours d'actualité, eu égard aux nombreux problèmes que posent les nouveaux trains à double étage.

Il va de soi que les retards ne peuvent être totalement exclus en matière de circulation ferroviaire. Pour les usagers du rail, ils sont souvent une source d'irritation, surtout lorsqu'ils sont inopinés. Le voyageur souhaite bien entendu également être averti à temps des retards et des interruptions de service.

Comment la SNCB informe-t-elle les usagers des retards et des interruptions de service ? Pourquoi les retards ne sont-ils pas renseignés sur le site internet de la SNCB ? Pourquoi les retards ne sont-ils plus annoncés sur les pages télétexte de la VRT ? Parfois, les informations diffusées par l'intermédiaire des infos trafic à la radio sont incomplètes, inexactes ou ne sont plus d'actualité. La SNCB contrôle-t-elle la qualité de ces

kwakeitscontrole uit op die meldingen? Zo ja, wordt de correcte informatie onmiddellijk doorgegeven? Bestaat er een overeenkomst tussen de NMBS en de radio-omroepen over de informatieverstrekking bij vertragingen en spoorincidenten? Wat denkt de NMBS van het idee om in onbemande stations en stopplaatsen praatpalen te plaatsen, die de reizigers informeren bij vertragingen?

07.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Bij elke zware verstoring van het treinverkeer waarschuwt de verkeersleiding onmiddellijk de NMBS-persdienst, die op haar beurt de verkeersredacties van de VRT en de RTBF inlicht. In bepaalde gevallen wordt ook *Belga* op de hoogte gebracht. Er wordt momenteel druk gewerkt om plotse verstoringen met langdurige hinder op de NMBS-website te vermijden. Dit zal in de komende maanden gerealiseerd worden.

De teletekstbladzijden van de VRT maken nog altijd melding van geplande werkzaamheden en de gevolgen hiervan voor het spoorverkeer. Waarom denkt mevrouw Brepoels dat die dienst is afgeschaft? De informatie over punctuele vertragingen of problemen vermeldt de teletekstredactie op eigen initiatief, dit op basis van de informatie die de NMBS-persdienst verspreidt. Over het algemeen neemt de teletekstredactie hiervoor informatie over van de VRT-nieuwsdienst of van de VRT-verkeersredactie. De NMBS heeft zelf geen toegang tot die pagina's.

De informatie via de verkeersberichten op de radio is inderdaad niet altijd actueel. Bij verstoord treinverkeer evolueert de situatie vaak heel snel. In geval van een zelfmoord op de treinsporen neemt niet alleen de NMBS beslissingen, maar bijvoorbeeld ook het parket. De NMBS probeert de berichten op de radio vanzelfsprekend te volgen en waar nodig te verbeteren of actualiseren.

Er bestaan afspraken tussen de NMBS en de verkeersredacties van VRT en RTBF over informatiedoorstroming bij incidenten en ernstige spoorvertragingen. De andere radiozenders kunnen die informatie enkel verwerken in hun nieuwsuitzendingen. Dit gebeurt geregeld, maar zeker niet systematisch.

De NMBS twijfelt aan de efficiëntie van praatpalen in stations. Een boodschap via luidsprekers kan alle klanten tegelijk inlichten. Tegen eind dit jaar zullen er omroepinstallaties in alle stations aanwezig zijn.

annonces ? Dans l'affirmative, les informations correctes sont-elles immédiatement transmises ? La SNCB et les chaînes de radio ont-elles conclu un accord à propos de la diffusion d'informations et cas de retards et d'incidents ferroviaires ? Que pense la SNCB de l'idée d'équiper les gares et points d'arrêt sans personnel de bornes auditives, qui permettraient aux voyageurs d'être informés en cas de retard ?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Lors de toute perturbation sérieuse du trafic ferroviaire, le dispatching avertit immédiatement le service de presse de la SNCB, qui informe à son tour les rédactions des infos trafic de la VRT et de la RTBF. Dans certains cas, l'agence *Belga* est aussi contactée. De gros efforts sont également accomplis en ce moment afin que les perturbations inattendues ayant des répercussions à long terme puissent également être signalées sur le site internet de la SNCB. Cet objectif sera réalisé dans les prochains mois.

Les pages du télétexte de la VRT mentionnent toujours les travaux prévus et leurs répercussions sur le trafic ferroviaire. Pourquoi Mme Brepoels croit-elle que ce service est supprimé ? La rédaction du télétexte a elle-même décidé de signaler les retards et les problèmes ponctuels sur la base des informations fournies par le service de presse de la SNCB. En général, la rédaction du télétexte reprend, à cet effet, les communiqués du service d'information de la VRT ou de sa rédaction « trafic ». La SNCB ne dispose pas d'un accès à ces pages.

Les informations des communiqués diffusés à la radio ne sont en effet pas actualisées. Lors des perturbations du trafic ferroviaire, la situation évolue souvent très rapidement. En cas de suicide sur les voies, il peut arriver que la SNCB mais également le parquet, prennent des décisions. La SNCB s'efforce bien sûr de suivre les avis à la radio et de les corriger ou de les mettre à jour au besoin.

Il existe des accords entre la SNCB et les rédactions « trafic » de la VRT et de la RTBF concernant la transmission d'informations lors d'incidents et de retards importants. Les autres stations d'émission ne peuvent traiter ces renseignements que dans leurs bulletins d'information. C'est fréquent mais pas systématique.

La SNCB doute de l'efficacité des bornes d'appel dans les gares. Un message diffusé par l'intermédiaire de haut-parleurs permet d'informer tous les clients simultanément. Des installations

permettant la diffusion de ces messages seront placées dans toutes les gares vers la fin de cette année.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Interpellatie van de heer Jean-Pierre Grafé tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de operationele snelheid van de NMBS-lijnen" (nr. 1498)

08 Interpellation de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la vitesse d'exploitation des lignes de la SNCB" (n° 1498)

08.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Volgens *Le Soir* van 19 december zou de trein nu langer doen over het traject Brussel-Luik dan in 1955! Strookt zulks met de werkelijkheid?

08.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Selon *Le Soir* du 19 décembre, sur la ligne Bruxelles-Liège, le train serait plus lent aujourd'hui qu'en 1955! Est-ce conforme à la vérité?

Wat was in de loop van de voorbije tien jaar de evolutie wat betreft de duur van de trajecten van de IC- en IR-treinen tussen Aarlen en Brussel, Charleroi en Brussel en Bergen en Brussel?

Quelle est l'évolution au cours des dix dernières années de la durée des trajets pour les trains IC et IR entre Arlon et Bruxelles, Charleroi et Bruxelles, Liège et Bruxelles et Mons et Bruxelles?

Voorziet de beheersovereenkomst die nu wordt voorbereid in verplichtingen voor de NMBS wat de duur van de trajecten betreft? Indien niet, waarom niet?

Le contrat de gestion en préparation prévoit-il des obligations pour la SNCB en matière de durée des trajets? Lesquelles? Sinon, pourquoi?

08.02 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Elke vergelijking loopt mank. In al die tijd is de aard van de verplaatsingen erg veranderd en is het aantal reizigers alsmaar toegenomen.

08.02 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Comparaison n'est pas raison. La structure des déplacements a fort changé en tant d'années, et le nombre de voyageurs n'a cessé de croître.

Tussen 1992 en 15 december 2002 is de duur van de verplaatsing met een IC-trein tussen Luxemburg-Aarlen en Brussel van 2.07 uur naar 2.20 uur gestegen en tussen Charleroi en Brussel van 0.39 naar 0.43 uur (voor de IR-verbinding is de duur onveranderd gebleven). Tussen Luik en Brussel is de duur van de IC A-verbinding gestegen van 0.59 naar 1.03 uur en die van de IC F-verbinding van 1.11 uur naar 1.18 uur. De IC F van Bergen naar Brussel doet er nu 0.41 uur over, tien jaar geleden was dat 0.37 uur.

Entre 1992 et le 15 décembre 2002, les IC entre Luxembourg-Arlon et Bruxelles sont passés de 2h07 à 2h20 et entre Charleroi et Bruxelles de 0h39 à 0h43 (la durée des IR est inchangée). Entre Liège et Bruxelles, l'IC A est passé de 0h59 à 1h03 et l'IC F de 1h11 à 1h18. L'IC F de Mons vers Bruxelles prend 0h41 au lieu de 0h37 il y a dix ans.

De verplaatsing neemt dus gemiddeld een vijftal minuten meer in beslag, wat niet zo'n ramp is. Dat hangt samen met de bufferminuten die om de 35 kilometer aan het traject worden toegevoegd voor gewone onderhouds- en veiligheidswerkzaamheden - die ik overigens niet wil opgeven - en aan een langere wachttijd in de stations, die te wijten is aan de stijging met 15 % van het aantal reizigers sinds 1999, wat, ondanks de vele moeilijkheden van de maatschappij, een goed teken is.

L'allongement, en moyenne de cinq minutes, n'est pas catastrophique et est à imputer aux minutes-tampon, ajoutées tous les 35 km à la durée des trajets pour les travaux courants d'entretien et de sécurité - travaux que je ne braderai pas - et à un temps d'arrêt en gare plus long dû à l'accroissement du nombre de voyageurs: 15% depuis 1999, ce qui malgré les déboires de la société, est bon signe.

08.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Het aantal treinreizigers is veel minder sterk gestegen dan het

08.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): L'augmentation du nombre de voyageurs en train est beaucoup

aantal mensen dat zich met de wagen verplaatst. De stoptijden en de bufferminuten bestaan al geruime tijd en verklaren niet dat de treinen langer doen over hetzelfde traject. Wat staat er daarover in de nieuwe beheersovereenkomst ? En over boetes in geval van vertraging ?

Volgens kwatongen verlengt u de duur van de stoptijden in de stations kunstmatig om de indruk te wekken dat de dienstregeling wordt nageleefd.

08.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): U moet niet luisteren naar wat kwatongen beweren. Ik bepaal de duur van de treintrajecten niet, al ben ik wel bevoegd om sommige frequenties te bepalen. De boetes wegens vertragingen maken deel uit van de vergoeding van de reizigers.

08.05 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): Wat is het nut van boetes wegens vertragingen als men de NMBS de handen vrij laat en de stoptijden in de stations laat verlengen ?

Het incident is gesloten.

09 **Interpellatie van de heer Jean-Pierre Grafé tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "IFB en haar filialen" (nr. 1499)**

09.01 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): Spoorde de overname van de firma Acimar met de strategische doelstellingen van IFB en de NMBS ?

Op welke financiële analyse stoelde deze overname ?

Wat is uw oordeel over de financiële situatie van Acimar en de gevolgen daarvan voor IFB en de NMBS ?

Hoe denkt de NMBS haar standpunt als aandeelhouder te verdedigen op de algemene vergadering van IFB ?

Hoe ziet de situatie eruit bij Nord France Terminal International (NFTI) en Dry Port Dunkerke ?

09.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Acimar werd opgericht in januari 2001, met als doel het laden en lossen van ijzer- en staalproducten voor rekening van Arcelor. De vereffening is het gevolg van het voor Acimar zeer ongunstige contract met Arcelor en van de productiviteitsdaling wegens technische problemen en een onrustig sociaal klimaat.

plus faible que celle des voyageurs en auto.

Les minutes d'arrêt et les minutes tampons existent depuis fort longtemps et n'expliquent pas l'allongement de la durée des trajets. Qu'avez-vous prévu à ce sujet dans le nouveau contrat de gestion ? Et en termes de pénalités de retard ?

Selon certaines mauvaises langues, pour donner la sensation que les horaires sont respectés, vous allongez artificiellement la durée des arrêts en gare.

08.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Il ne faut pas écouter les mauvaises langues. Ce n'est pas moi qui fixe le temps de parcours des trains, même si j'ai autorité pour définir certaines fréquences. Les pénalités de retard relèvent de l'indemnisation des voyageurs.

08.05 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): A quoi bon prévoir des pénalités de retard, si on laisse la SNCB faire ce qu'elle veut et allonger artificiellement les temps d'arrêt en gare ?

L'incident est clos.

09 **Interpellation de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "IFB et ses filiales" (n° 1499)**

09.01 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): L'achat de la société Acimar cadrerait-il avec les objectifs stratégiques de IFB et de la SNCB ?

Sur base de quelle analyse financière cet achat était-il motivé ?

Quelle est votre appréciation de la situation financière d'Acimar et de son incidence pour IFB et la SNCB ?

Comment la SNCB compte-t-elle défendre son point de vue d'actionnaire lors de l'assemblée générale de IFB ?

Qu'en est-il de la situation de Nord France Terminal International (NFTI) et Dry Port Dunkerke ?

09.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Acimar a été créée en janvier 2001 avec pour objet social la manutention de produits sidérurgiques pour le compte d'Arcelor. Sa liquidation est due au fait que le contrat passé avec Arcelor était très défavorable pour Acimar et à une baisse de productivité résultant de problèmes techniques et d'un climat social difficile.

Concernant NFTI, plusieurs solutions sont étudiées

Wat NFTI betreft worden er momenteel verscheidene oplossingen onderzocht. De oorspronkelijke vennootschap werd in mei 2001 omgedoopt tot Dry Port Dunkerke, en staat in voor de verbinding tussen de zeeterminal en het spoorwegnet. Volgens het bedrijfsplan is het resultaat voor 2003 lichtjes positief.

Er werden in het verleden verkeerde keuzen gemaakt. Nu concentreert men zich weer op het spoorvervoer. Voor alle NMBS-filialen wordt naar oplossingen gezocht in het licht van rationalisering en het afstoten van bepaalde activiteiten. Tegen eind maart moet een globaal strategisch plan voor het vrachtvervoer klaar zijn. Ik hoop dat daarin een nieuwe koers zal worden uitgestippeld voor het bedrijf.

09.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Voor de zoveelste keer komen er beheersfouten aan het licht : het bevestigt alleen maar het totale gebrek aan transparantie van het NMBS-kluwen. Eens te meer gaat het om aanzienlijke bedragen waarvoor de belastingbetaler zal moeten opdraaien en uw eeuwig antwoord is dat uw voorgangers medeverantwoordelijk zijn!

09.04 Minister Isabelle Durant (Frans): Ik wijs u erop dat u meer tijd met de gewezen commissaris heeft doorgebracht dan ik!

09.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): U vergeet dat u al meer dan drie jaar minister bent!

09.06 Minister Isabelle Durant (Frans): Die problemen en die beslissingen zijn niet nieuw en dat weet u goed genoeg!

09.07 Jean-Pierre Grafé (cdH): Maar waartoe dient uw huidige commissaris dan?

09.08 Minister Isabelle Durant (Frans): Daar wringt het schoentje niet. Eerst moest het filiaal een nieuwe baas krijgen en uit het slop worden gehaald.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de heropening van stopplaatsen tijdens het weekeinde" (nr. A568)

10.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Op 15 december 2002 startte de NMBS met een nieuwe treindienst waarbij acht stopplaatsen in Wallonië en één in

actueellement. La société initiale a été transformée en Dry Port Dunkerke en mai 2001, reliant le terminal maritime au réseau ferroviaire. Le plan d'entreprise présente, pour 2003, un résultat légèrement positif.

De mauvais choix ont été opérés par le passé. Il y a actuellement un recentrage sur les activités ferroviaires. Les solutions, pour l'ensemble des filiales de la SNCB, sont envisagées dans une optique de rationalisation et aussi de retrait de certaines activités. Un plan stratégique global pour le secteur fret est attendu fin mars. Je forme le vœu qu'il marquera de nouvelles orientations pour l'entreprise.

09.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Cette énième découverte d'erreurs de gestion confirme le manque total de transparence de la nébuleuse SNCB. Une fois de plus, il s'agit de montants considérables qui sont à charge des contribuables et votre éternelle réponse est d'impliquer la responsabilité de vos prédécesseurs !

09.04 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Je vous rappelle que vous avez passé plus de temps que moi avec l'ancien commissaire !

09.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Vous oubliez que cela fait maintenant plus de trois ans que vous êtes en fonction à ce poste !

09.06 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Ces problèmes et ces décisions ne datent pas d'hier et vous le savez bien !

09.07 Jean-Pierre Grafé (cdH): Mais à quoi sert votre commissaire actuel ?

09.08 Isabelle Durant, ministre (*en français*): Le problème ne se situe pas là. Il nous a d'abord fallu changer le patron de la filiale et sortir celle-ci de l'impasse.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réouverture de points d'arrêt durant le week-end" (n° A568)

10.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 15 décembre 2002, la SNCB a mis en place de nouveaux horaires. Dans le cadre de ces nouveaux horaires,

Vlaanderen ook tijdens het weekeinde bediend worden. In Wallonië gaat het om stopplaatsen die tijdens de week niet frequent gebruikt worden, in Vlaanderen blijven er echter nog 18 frequent gebruikte stopplaatsen tijdens het weekeinde gesloten.

Welke criteria hanteert de NMBS voor de sluiting van stopplaatsen tijdens het weekeinde? Welke elementen speelden mee bij de installatie van de nieuwe treindienst vanaf 15 december 2002? Waarom bedient de NMBS de 18 frequent gebruikte stopplaatsen in Vlaanderen, zoals Alken en Boom en de rest van de lijst in bijlage niet in het weekeinde?

10.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De sluitingen van stopplaatsen behoren al sinds 1994 definitief tot het verleden. Deze klantvriendelijke tendens wordt nu omgekeerd. Zo wordt er een bediening in het weekend gepland voor de stations Wespelaar-Tildonk en Wijgmaal.

De criteria die de NMBS hanteerde bij de installatie van de nieuwe treindienst vanaf 15 december 2002 waren enerzijds commercieel, anderzijds technisch van aard. Zo moest er een aantoonbaar reizigerspotentieel blijken bij weekeinde-bediening en mocht er geen nadelige invloed zijn op financieel vlak. Ook de eventuele daling van de commerciële snelheid was een factor. Er werd een uitzondering gemaakt voor lijn 162 waar maar één trein om de vier uur reed. De weekeinde-bediening werd expliciet gevraagd door het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Het betreft een proefproject dat na twee jaar zal worden geëvalueerd. Voor de overige stopplaatsen bezorg ik mevrouw Brepoels een uitgebreide tabel.

10.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Het is lovenswaardig dat er geen bijkomende sluitingen meer zijn en dat er gewerkt wordt aan de heropening of de bediening in het weekend van een aantal stations, maar uit de criteria die de minister aanhaalt is de beslissing betreffende de nieuwe treindienst van 15 december niet te verklaren. De reizigersaantallen gedurende de week zijn toch minstens richtinggevend. Waarom werd er trouwens een uitzondering gemaakt voor lijn 162?

10.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het betrof een verbinding naar Luxemburg waar slechts één trein om de vier uur reed.

10.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Zulke lijnen zijn

huit points d'arrêt en Wallonie et un en Flandre sont également desservis durant le week-end. En Wallonie, il s'agit de points d'arrêt qui ne sont pas utilisés fréquemment en semaine. En Flandre par contre, 18 points d'arrêt fréquemment utilisés restent toutefois fermés pendant le week-end.

Sur quels critères la SNCB se base-t-elle pour la fermeture des points d'arrêt pendant le week-end? Quels éléments sont-ils intervenus dans la mise au point des nouveaux horaires à partir du 15 décembre 2002? Pourquoi la SNCB ne dessert-elle pas pendant le week-end les 18 points d'arrêt pourtant très fréquentés en Flandre, comme Alken et Boom ainsi que les autres points d'arrêt figurant dans la liste en annexe?

10.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il n'y a plus eu de fermeture de points d'arrêt depuis 1994 déjà. Cette tendance défavorable à la clientèle est à présent inversée. C'est ainsi par exemple qu'une desserte le week-end est projetée pour les gares de Wespelaar-Tildonk et Wijgmaal.

Les critères utilisés par la SNCB pour la mise en place des nouveaux horaires à partir du 15 décembre 2002 étaient, d'une part, commerciaux et, d'autre part, de nature technique. Ainsi, il fallait qu'un potentiel de voyageurs apparaisse clairement pour la desserte durant le week-end et il ne pouvait y avoir aucune incidence négative sur le plan financier. La diminution éventuelle de la vitesse commerciale constituait également un facteur. Une exception a été faite pour la ligne 162, où ne circulait qu'un train toutes les quatre heures. La desserte du week-end a été explicitement demandée par le Comité consultatif des usagers. Il s'agit d'un projet pilote qui sera évalué après deux ans. Pour ce qui est des autres points d'arrêt, je fournirai un tableau détaillé à Mme Brepoels.

10.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il n'y aura pas d'autres fermetures et on s'emploie à rouvrir ou à desservir certaines gares pendant les week-ends, ce qui est louable. Or, les critères évoqués par la ministre n'expliquent pas la décision du 15 décembre relative au nouveau service de trains. Les nombres de voyageurs recensés en semaine ont à tout le moins une valeur indicative. Pourquoi a-t-on d'ailleurs fait une exception pour la ligne 162 ?

10.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Il s'agissait d'une liaison avec le Luxembourg, assurée toutes les quatre heures seulement.

10.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Cette ligne n'est

er nog, onder meer in Limburg. De eerste kolom van de tabel is daarbij onduidelijk en verwarrend.

10.06 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik zal de NMBS om meer uitleg bij de tabel vragen.

10.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Het is duidelijk dat de werkgroep opnieuw moet samenkomen om de problematiek van de stopplaatsen in Vlaanderen te herbekijken.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Ludwig Vandenhove aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het verhuren van fietsen aan particulieren in de stations van de NMBS" (nr. A572)**

11.01 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): In het kader van een proefproject heeft de NMBS de stations van Bilzen, Hasselt, St.Truiden en Tongeren erkend als B-dagtripstations met verhuur van fietsen.

Kan deze dienst niet uitgebreid worden naar toeristen die met de bus of wagen de streek bezoeken? Wordt er een evaluatie van het proefproject gepland? Denkt men aan een structurele samenwerking met de verschillende toeristische diensten?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De NMBS baat in het kader van de B-dagtrip de formule trein plus huurfiets uit. Verder kan men bij de NMBS een fiets huren voor een halve of een hele dag, zonder over een treinticket te beschikken.

Volgend seizoen start in de provincie Limburg een nieuw project. In de stations Hasselt, Tongeren, Sint-Truiden, Genk en Bilzen zullen vijftien fietsen ter beschikking staan van klanten die per trein naar het station reizen. De provincie zorgt voor de reservering en het onderhoud van de fietsen. De NMBS is verantwoordelijk voor de verkoop van all in-biljetten, dus trein plus huurfiets van de provincie.

Dit is inderdaad niet de *core business* van de NMBS, maar het verdient promotie. Het gaat om een partnerschap met een gemeenschappelijk doel: gebruik van trein en fiets bevorderen.

pas la seule à souffrir d'une si faible fréquence des trains. Il y en a d'autres, au Limbourg notamment. Par ailleurs, la première colonne du tableau n'est pas claire et prête à confusion.

10.06 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je demanderai à la SNCB des précisions sur le tableau.

10.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il est évident que le groupe de travail devra se réunir à nouveau pour réexaminer la question des arrêts en Flandre.

L'incident est clos.

11 **Question de M. Ludwig Vandenhove à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la location de vélos à des particuliers dans les gares de la SNCB" (n° A572)**

11.01 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): Dans le cadre d'un projet pilote, la SNCB a donné aux gares de Bilzen, Hasselt, Saint-Trond et Tongres le statut de gares B-excursions où il est possible de louer des vélos.

Ce service ne pourrait-il être étendu aux touristes qui visitent la région en bus ou en voiture ? Une évaluation du projet-pilote est-elle prévue ? Envisage-t-on une collaboration structurelle avec les différents services touristiques ?

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre des B-excursions, la SNCB propose la formule train + vélo de location. De plus, il est possible de louer à la SNCB une bicyclette pour une demi-journée ou une journée entière, sans nécessairement devoir disposer d'un billet de train.

La saison prochaine, un nouveau projet sera lancé en province du Limbourg. Dans les gares d'Hasselt, Tongres, Saint-Trond, Genk et Bilzen, quinze vélos seront mis à la disposition des usagers qui se rendent à la gare en train. La réservation et l'entretien des vélos sont pris en charge par la province. La SNCB est responsable de la vente des forfaits comprenant le prix du train et de la location du vélo de la province.

Cette activité ne s'inscrit effectivement pas dans le métier de base de la SNCB mais elle mérite d'être promue. Il s'agit d'un partenariat poursuivant un objectif commun: promouvoir l'utilisation du vélo et du train.

De provincie Limburg stelt ten slotte op tien plaatsen fietsen ter beschikking van personen die per fiets de provincie toeristisch willen verkennen. De nieuwe projecten moeten goed worden geëvalueerd. Ze zijn nu nog gericht op het toerisme, maar misschien kunnen we een gelijkaardig initiatief ontwikkelen voor de dagelijkse verplaatsingen.

11.03 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): Wanneer zal de evaluatie plaatsvinden? Over welke periode zal het gaan?

11.04 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): De termijn moet ten minste één jaar zijn. Een precieze datum kan ik u nog niet geven, maar ik zal me informeren.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de lawaaihinder en de veiligheid ten gevolge van de gewijzigde vliegroutes" (nr. A610)
- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepassing van het luchthavenakkoord" (nr. A630)
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten, de cijfergegevens, de informatiecampaagne en de besprekingen met de Vlaamse regering" (nr. A684)
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vorderingen in het overleg tussen de federale, Vlaamse en Brusselse regering inzake de lawaaihinder van de nachtvluchten" (nr. A689)

12.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): De werkzaamheden van de Sabenacommissie worden beëindigd in de laatste week van januari. Ik hoop dat we de hoorzittingen in een andere week kunnen organiseren.

De **voorzitter**: Ik denk dat niemand zich daartegen zal verzetten.

12.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Deze regering blijft discussiëren over cijfers en definities zonder concrete acties te ondernemen. Tijdens de plenaire vergadering van vorige week vroeg ik de mening

En outre, sur dix sites différents, la province du Limbourg met des bicyclettes à disposition des personnes désireuses de partir à la découverte touristique de la province. Les nouveaux projets doivent être soigneusement évalués. A l'heure actuelle, ils sont encore axés sur le tourisme mais nous pourrions peut-être développer une initiative analogue pour les déplacements quotidiens.

11.03 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): Quand l'évaluation aura-t-elle lieu? Sur quelle période portera-t-elle?

11.04 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Elle doit porter sur une année au minimum. Je ne saurais avancer une date précise à l'heure qu'il est, mais je vais m'informer.

L'incident est clos.

12 **Questions jointes de**

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances sonores et la sécurité à la suite de la modification des routes aériennes" (n° A610)
- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'application de l'accord aéroportuaire" (n° A630)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la question des vols de nuit, des chiffres, de la campagne d'information et des négociations avec le gouvernement flamand" (n° A684)
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'avancement des négociations entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois au sujet des nuisances sonores provoquées par les vols de nuit" (n° A689)

12.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): La commission Sabena terminera ses travaux la dernière semaine de janvier. J'espère que nous pourrions organiser les auditions au cours d'une autre semaine.

Le **président**: Je pense que personne ne s'y opposera.

12.02 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Le gouvernement continue de discuter de chiffres et de définitions sans entreprendre d'actions concrètes. Lors de la séance plénière de la

van de minister over de definitie van 'hinder'. De problematiek van de frequentie van de vliegbewegingen is belangrijk om tot een definitie te komen. De Wereldgezondheidsorganisatie stelt het voorop als een van de vijf criteria. Het antwoord van de minister, voorgelezen door minister Tavernier, was zeer ontwijkend.

Vorige vrijdag moest een adviescommissie een nieuwe definitie presenteren. Wat is er vrijdag gezegd? Wanneer bespreekt het Overlegcomité de bevindingen van het adviescomité?

Er is iets vreemds aan de hand met de cijfers. De minister vertrouwt de cijfers van actiecomité Daedalus niet, maar dat zijn dezelfde cijfers die de minister geeft bij vragen en interpellaties! Bovendien liggen de cijfers van het aantal nachtvluchten in het antwoord dat de minister haar collega Tavernier vorige donderdag liet voorlezen, lager dan de cijfers van Belgocontrol - een tiental nachtvluchten is verdwenen.

Kan de minister niet alleen duidelijkheid, maar ook de echte cijfers verschaffen?

12.03 Hans Bonte (SP.A): Er blijft niet veel over van het luchthavenakkoord. De lawaainormen worden niet gerespecteerd, de belofte over het creëren van Vlaamse normen wordt niet ingelost en de Brusselse regering neemt de beloofde beslissingen niet over de economisch noodzakelijke HST-ontsluiting van de nationale luchthaven, het beste alternatief voor kort luchtverkeer. Welk lot is het akkoord beschoren?

Hoe staat het met het overleg met de andere regeringen?

De informatieverstrekking door de diensten van de minister loopt uiterst mank. Is de informatie die de ombudsdienst van de luchthaven verzamelt vrij toegankelijk voor parlementsleden en actiegroepen? Waaruit bestaat die informatie?

12.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister verwijt de actiegroepen foute cijfers voor 2001 te geven, maar zij hadden het duidelijk over 2002. De diensten van de minister hebben zelf een vergissing gemaakt!

semaine passée, j'ai demandé l'opinion de la ministre sur la définition de « nuisances ». Il importe de prendre en compte le problème de la fréquence des mouvements de vol pour parvenir à une définition. L'Organisation mondiale de la Santé considère que c'est un des cinq critères à remplir. La réponse de la ministre, dont son collègue, M. Tavernier, nous a donné lecture, était très évasive.

Vendredi dernier, une commission consultative devait présenter une nouvelle définition. Que s'est-il dit vendredi ? Quand le Comité de concertation examinera-t-il les conclusions de la commission consultative ?

Il se passe quelque chose d'étrange avec les chiffres. La ministre ne se fie pas aux chiffres avancés par le comité d'action Daedalus, mais ce sont pourtant ceux qu'elle communique dans ses réponses aux questions et interpellations ! En outre, les chiffres relatifs au nombre de vols de nuit que donnait la ministre dans la réponse qu'elle a fait lire au ministre Tavernier jeudi dernier sont inférieurs aux chiffres de Belgocontrol : une dizaine de vols de nuit ont disparu.

La ministre peut-elle éclairer notre lanterne et nous fournir les chiffres corrects ?

12.03 Hans Bonte (SP.A): Il ne reste pas grand-chose de l'accord aéroportuaire. Les normes relatives aux nuisances sonores ne sont pas respectées, la promesse de créer des normes flamandes spécifiques n'est pas tenue et le gouvernement bruxellois ne prend pas les décisions promises sur le désenclavement ferroviaire de l'aéroport national par le TGV, indispensable sur le plan économique et qui constitue pourtant une solution de substitution idéale au trafic aérien sur les courtes distances. Qu'advient-il de l'accord ?

Qu'en est-il de la concertation avec les autres gouvernements ?

La communication des informations par les services de la ministre laisse fortement à désirer. Les informations collectées par le service de médiation de l'aéroport sont-elles accessibles librement aux parlementaires et aux groupes d'action ? En quoi consistent-elles ?

12.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La ministre reproche aux groupes d'action de communiquer des chiffres erronés pour 2001 alors qu'ils parlaient clairement de 2002. Ce sont les services de la ministre qui ont commis une erreur !

Volgens de minister komen de cijfers van Daedalus niet overeen met die van Belgocontrol. Maar het cijfermateriaal vermeldt zelfs het logo van Belgocontrol zelf! Bovendien 'verdwijnen' er in het antwoord van de minister tien nachtvluchten uit de statistieken. Waarom verschillen de officiële cijfers van de officiële?

Wat bedoelt de minister met de vermelding "missing" in de tabellen? Waarom wordt er geen transparantie nagestreefd met betrekking tot de cijfers? Waarom worden die niet via een webstek meegedeeld?

Kan de minister een betrouwbaar overzicht geven van het aantal, het baangebruik en de opstijgrichtingen van alle nachtvluchten van 1 september tot 10 januari? Mede door het weer, maar ook om de protesten tegen te gaan, daalde in december het aantal opstijgende vluchten over de Noordrand.

Wat zijn de resultaten van de vergadering met de adviescommissie van afgelopen vrijdag? Kan de minister een overzicht geven van de meetresultaten van BIAC, Aminal en BIM? Is er een nieuwe definitie van lawaaihinder? Worden er nieuwe vliegroutes voorgesteld? Welke? Hebben zij gevolgen voor de isolatiezones? Hebben die nog zin?

Welke gevolgen heeft dit alles voor de informatiecampaagne van de minister, gepland in januari? Wanneer begint ze? In welke gemeentes? Wat houdt ze in?

Zijn de intergewestelijke gesprekken van 15 januari inderdaad uitgesteld? Wat zal de minister voorstellen? Wat zijn de gevolgen van het eventuele opblazen van het concentratieakkoord?

12.05 Willy Cortois (VLD): Dit dossier is ondertussen bijzonder ingewikkeld geworden. De onzekerheid en de vertwijfeling nemen bij de bewoners van de Noordrand voortdurend toe. Zij hebben de indruk dat minister Durant een eenzijdige beslissing heeft genomen, die hen heel veel nachtelijke lawaai overlast bezorgt. De bewoners van de Noordrand kennen en waarderen de economische voordelen van de luchthaven, maar zijn niet bereid als enigen de lasten ervan te dragen.

Selon Mme Durant, les chiffres de Daedalus ne correspondent pas à ceux de Belgocontrol. Or, sur les documents chiffrés figure même le logo de Belgocontrol ! De plus, dans la réponse de la ministre, dix vols de nuit ont «disparu» des statistiques. Pourquoi les chiffres officiels diffèrent-ils des chiffres officiels?

Qu'est-ce que la ministre entend par «missing», mention qui apparaît dans les tableaux? Pourquoi ne s'efforce-t-on pas de tendre à la transparence en ce qui concerne les chiffres? Pourquoi ne les diffuse-t-elle pas sur un site web?

La ministre peut-elle fournir un aperçu fiable du nombre total de vols de nuit entre le 1^{er} septembre et le 10 janvier ainsi qu'un aperçu de l'utilisation des pistes et des directions dans lesquelles les avions décollent ? Si le nombre de vols au-dessus de la périphérie nord a baissé en décembre, c'est en partie en raison du temps mais aussi pour contrecarrer le mouvement de mécontentement.

A quels résultats a abouti la réunion de vendredi dernier avec la commission consultative ? La ministre peut-elle donner un aperçu des résultats des mesures effectuées par la BIAC, Aminal et l'IBCE ? Y a-t-il une nouvelle définition de la notion de « nuisances sonores » ? De nouveaux itinéraires sont-ils proposés ? Lesquels ? Ont-ils une incidence sur les zones d'isolation ? Celles-ci ont-elles encore un sens ?

Quelles conséquences tout cela entraînera-t-il pour la campagne d'information que la ministre envisage de mener en janvier ? Quand cette campagne commencera-t-elle ? Dans quelles communes sera-t-elle organisée ? En quoi consistera-t-elle ?

Les entretiens interrégionaux du 15 janvier ont-ils effectivement été reportés ? Que compte proposer la ministre ? Quelles seront les conséquences s'il est brutalement mis fin à l'accord de concentration ?

12.05 Willy Cortois (VLD): Entre-temps, ce dossier est devenu particulièrement complexe. L'incertitude et le désespoir dans lesquels se trouvent les habitants du nord de la périphérie s'accroissent sans cesse. Ils ont l'impression que la ministre Durant a pris une décision unilatérale qui leur occasionne de nombreuses nuisances sonores la nuit. Les habitants du nord de la périphérie connaissent et apprécient les avantages économiques que présente l'aéroport mais ils ne sont pas disposés à en supporter seuls les inconvénients.

Wanneer zal de volgende overlegronde over de nachtvluchten plaatsvinden? Welk standpunt zal mevrouw Durant, als federaal minister, innemen op het overleg met de Brusselse en Vlaamse regering?

12.06 Minister **Isabelle Durant** *(Nederlands)*: Centraal in heel deze discussie staat het luchthavenakkoord, waarmee alle betrokken partners zich akkoord hebben verklaard en dat op 29 november 2002 op enkele punten werd bijgestuurd.

Ik beklemtoon dat ik mij in dit debat opstel als een federaal minister, niet als inwoner van een gemeente van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het overleg in deze zaak verloopt eigenlijk op permanente basis. Natuurlijk zijn er de officiële vergaderingen van het Overlegcomité, maar ondertussen is er voortdurend contact tussen de verschillende niveaus, onder meer via hun ambtenaren.

(Frans): Ik leg mijn oor ook te luisteren bij de omwonenden in Brussel. Ik handel als federaal minister.

(Nederlands) Op de vergadering van het Overlegcomité van 29 november werd tot een aantal bijstellingen van het principeakkoord beslist. De adviescommissie werd verzocht voorstellen te formuleren, onder meer inzake een nieuwe definitie van geluidsoverlast en inzake de frequentie van de vluchten. Er werd voor de eerste keer vergaderd begin december, maar wegens de bijzondere klimatologische omstandigheden toen - een harde oostenwind vanaf 4 december - konden er geen normale metingen gebeuren. De adviescommissie komt deze week opnieuw samen om de inmiddels ingezamelde metingen te bespreken, om voorstellen voor nieuwe vliegroutes uit te dokteren en om een nieuwe definitie van geluidshinder uit te werken. De bestaande LAEQ-modellen houden nu al een frequentiecomponent in. Een herdefiniëring van geluidshinder mag mijns inziens een eventuele nieuwe aanpassing van de vliegroutes niet in de weg staan.

De cijfers die het actiecomité Daedalus hanteert, zijn afkomstig van informatie die op het intranet van Belgocontrol staan. Ze zijn niet gevalideerd voor externe verspreiding. Het gaat om cijfers inzake vluchtbewegingen die de dienst Red Star

Quand la prochaine concertation sur les vols de nuit aura-t-elle lieu ? Quel point de vue Mme Durant, ministre fédérale, adoptera-t-elle lors de la concertation organisée avec les gouvernements bruxellois et flamand ?

12.06 **Isabelle Durant**, ministre *(en néerlandais)*: L'élément central de cette discussion est l'accord aéroportuaire, à propos duquel toutes les parties concernées avaient donné leur consentement et qui avait été adapté sur certaines points le 29 novembre 2002.

J'insiste sur le fait que j'interviens dans ce débat en tant que ministre fédérale et non pas en tant qu'habitante d'une commune de la Région de Bruxelles-Capitale.

En l'espèce, la concertation est organisée sur une base permanente. Il y a bien évidemment les réunions officielles du Comité de concertation mais, dans l'intervalle des contacts sont maintenus aux différents niveaux, notamment par le biais des fonctionnaires concernés.

(En français): J'entends aussi les riverains de Bruxelles. J'agis en tant que ministre fédérale.

(En néerlandais) Lors de sa réunion du 29 novembre dernier, le Comité de concertation a décidé de procéder à certaines adaptations de l'accord de principe. La commission consultative a été invitée à formuler des propositions, notamment en ce qui concerne la nouvelle définition des nuisances sonores et la fréquence des vols. Une première réunion a eu lieu au début du mois de décembre, mais les conditions climatologiques particulières du moment (à savoir un fort vent d'est à partir du 4 décembre) n'ont pas permis de réaliser des mesures dans de bonnes conditions. La commission consultative doit à nouveau se réunir cette semaine afin d'examiner les mesures qui ont pu être effectuées depuis lors, de formuler des propositions relatives aux nouvelles routes aériennes et d'élaborer une nouvelle définition des nuisances sonores. Les modèles LAEQ existants incluent déjà une composante qui tient compte de la fréquence. À mon estime, une redéfinition des nuisances sonores ne peut entraver une nouvelle modification éventuelle des routes aériennes.

Les chiffres avancés par le comité d'action Daedalus proviennent d'informations figurant sur le site intranet de Belgocontrol. Ils n'ont pas été validés pour une diffusion externe. Il s'agit de chiffres relatifs aux mouvements aériens collectés

(*Redevances et Statistiques Aeronautiques*) verzamelt met het oog op onder meer de facturatie van de luchtvaartmaatschappijen. De gegevens worden automatisch verzameld bij de computers van de verkeersleiding, met een indeling op basis van dag en nacht. In de cijfers van Daedalus was echter geen rekening gehouden met de omschakeling tussen zomertijd en wintertijd, zodat de toekenning van de vluchten aan de dag - of nachtperiode niet klopt: het eerste drukke uur van de dagtrafiek werd zo bij de nachttrafiek ondergebracht, terwijl het eerste kalme uur van de nacht bij de dagstatistieken is terechtgekomen.

par le service Red Star (*Redevances et statistiques aéronautiques*) en vue, notamment, de la facturation aux compagnies aériennes. Les données sont collectées automatiquement sur les ordinateurs du contrôle de la navigation aérienne, une distinction étant faite entre les vols de jour et les vols de nuit. Les chiffres de Daedalus ne tenaient toutefois pas compte du passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, ce qui a causé des erreurs dans l'attribution des vols aux périodes de jour et de nuit : la première heure du trafic de jour, plus dense, a ainsi été comptabilisée en tant que trafic de nuit, alors que la première heure du trafic de nuit, plus calme, a été comptabilisée dans les statistiques relatives au trafic de jour.

Wat zijn nu de gegevens in verband met het aantal vluchten van op de baan 25R voor de maanden september tot en met december? Het gaat om respectievelijk 461, 474, 461 en 344 bewegingen met als gemiddeld aantal vluchten per nacht respectievelijk 15,37, 15,29, 15,37 en 11,10. Voor januari zijn er vanzelfsprekend nog geen gegevens bekend.

Quelles sont les chiffres relatifs au nombre de vols décollant de la piste 25R pour les mois de septembre à décembre inclus ? On dénombre respectivement 461, 474, 461 et 344 mouvements, pour une moyenne de vols de nuit de 15,37, 15,29, 15,37 et 11,10. Naturellement, nous ne disposons encore d'aucune donnée pour le mois de janvier.

De documenten van BIAC met gedetailleerde informatie over het baangebruik en de opstijgrichting van alle vliegtuigen die de luchthaven verlaten, zijn nu beschikbaar.

Les documents de la BIAC contenant des informations détaillées relatives à l'utilisation des pistes et à la direction de décollage de tous les avions qui quittent l'aéroport sont à présents disponibles.

Het adviescomité bestaat uit deskundigen van alle betrokken partijen. De resultaten van hun werkzaamheden komen er binnen afzienbare tijd.

Le Comité d'avis se compose d'experts issus de toutes les parties concernées. Le comité d'avis rendra prochainement ses conclusions.

Een informatiecampagne over de isolatie heeft pas zin als alle knelpunten uit het akkoord zijn weggewerkt, als de resultaten van de adviescommissie beschikbaar zijn en als het overleg in de interkabinettenwerkgroep afgerond is.

Une campagne d'information relative à l'isolation n'a de sens qu'à partir du moment où toutes les pierres d'achoppement contenues dans l'accord auront disparu, où les résultats du comité d'avis seront disponibles et où la concertation au sein du groupe de travail intercabinets sera clôturée.

Ik blijf een voorstander van de concentratie van de nachtvluchten. Substantieel minder mensen ondervinden hinder van de nachtvluchten. Uiteraard neemt dat niet weg dat de voorstellen van de adviescommissie ernstig zullen worden bekeken.

Je reste favorable à la concentration des vols de nuit qui permet d'éviter que de nombreuses personnes soient victimes des nuisances afférentes à ces vols. Il n'empêche que les propositions du comité d'avis seront analysées sérieusement.

Het onderzoek van de problematiek rond de tweede terminal heeft geleid tot een kleiner project in Schaarbeek. De NMBS en BIAC onderhandelen daar momenteel over, met de financiële toestand van de NMBS als realiteit op de achtergrond.

L'examen de la problématique du deuxième terminal a débouché sur un projet plus modeste à Schaarbeek. La SNCB et la BIAC mènent actuellement des négociations à ce propos, avec la situation financière de la SNCB en toile de fond.

De werking van de ombudsdienst zal uitvoerig worden toegelicht in het jaarverslag. Het aantal klachten varieert van maand tot maand, maar alle klachten volledig statistisch in kaart brengen zal

Le fonctionnement du service de médiation sera amplement abordé dans le rapport annuel. Le nombre de plaintes varie d'un mois à l'autre mais nous ne pourrions dresser des statistiques

enkel kunnen als de ombudsdienst volledig geautomatiseerd is, zodat alle klachten gecodeerd kunnen worden. Opvallende gegevens zijn wel dat de meeste klachten van omwonenden komen, dat veel klachten uit Meise en Grimbergen komen en dat de geografische herkomst van de klachten mee verschuift met de vluchtroutes, afhankelijk van het weer. Verder stelt de ombudsdienst ook vast dat er een schrijnend gebrek is aan informatie bij de omwonenden van de luchthaven. De ombudsdienst bestudeert alle klachten en zal ze vermelden in een jaarverslag. Verder heeft de ombudsman besloten tot indicatieve geluidsmetingen in het holst van de nacht. Dit is zijn bevoegdheid niet, maar niettemin leveren de metingen interessante gegevens op. De metingen zijn gebeurd met een IDB-toestel, een toestel dat de reputatie heeft heel betrouwbaar te zijn. Ook uit die metingen blijkt dat de Boeing 727 beduidend meer lawaai maakt dan andere toestellen en dat een vliegverbod voor dergelijke toestellen een deel van de oplossing is.

complètes que lorsque le service de médiation aura été totalement automatisé en manière telle que toutes les plaintes puissent être encodées. Toutefois, certains éléments sont marquants: la majorité des plaintes émane de riverains, de nombreuses plaintes proviennent de Meise et Grimbergen et l'origine géographique des plaintes se déplace avec les itinéraires, cela étant tributaire des conditions météorologiques. En outre, le service de médiation constate qu'il y a un manque manifeste d'information des riverains de l'aéroport. Le service de médiation examine toutes les plaintes et les mentionnera dans un rapport annuel. Par ailleurs, le médiateur a décidé de procéder à des mesures indicatives des nuisances sonores en pleine nuit. De telles mesures ne sont pas de sa compétence mais elles n'en fourniront pas moins des informations intéressantes. Les mesures ont été effectuées à l'aide d'un appareil IDB réputé pour sa très grande fiabilité. Ces mesures montrent également que le Boeing 727 est beaucoup plus bruyant que les autres avions et qu'on résoudrait partiellement le problème en décrétant une interdiction de vol pour ces avions.

De ombudsdienst heeft geen on line-gegevens ter beschikking, maar krijgt wel gedetailleerde schriftelijke informatie van BIAC en andere relevante bronnen. Al die gegevens zijn ter beschikking van de bevolking binnen de grenzen van vertrouwelijkheidsconventies.

Le service de médiation ne dispose pas de données en ligne mais reçoit des informations écrites détaillées de la BIAC et d'autres sources pertinentes. Tous ces éléments sont à la disposition de la population dans les limites des conventions relatives à la confidentialité.

12.07 Frieda Brepoels (VU&ID): De minister houdt vast aan het akkoord dat werd gesloten door de federale regering en aan de bijvoegsels, goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Toch staat het als een paal boven water dat heel wat Vlamingen in de Noordrand onaanvaardbaar veel hinder ondervinden.

12.07 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre s'accroche à l'accord conclu par le gouvernement fédéral et aux annexes, approuvés par le Parlement flamand. Il est pourtant clair qu'un grand nombre d'habitants flamands de la périphérie nord subissent des nuisances insupportables.

De minister houdt vol dat er niet meer nachtvluchten zijn dan vroeger en dat de cijfers van Belgocontrol onbetrouwbaar zijn. Het concentratiemodel wordt gehandhaafd zodat minder mensen meer hinder ondervinden. De adviescommissie heeft blijkbaar weer niet vergaderd en voor een nieuwe vergadering van het Overlegcomité ligt geen datum vast. We kunnen dus enkel concluderen dat er geen enkele vooruitgang is in dit dossier. Hardere actie is blijkbaar nodig.

La ministre persiste à dire qu'il n'y a pas plus de vols de nuit qu'auparavant et que les chiffres de Belgocontrol ne sont pas fiables. Le modèle de concentration est maintenu de sorte qu'un nombre moins élevé de personnes subissent des nuisances plus importantes. Une fois de plus, la commission consultative ne s'est pas réunie et aucune date n'a été fixée pour une nouvelle réunion du comité de concertation. Une seule conclusion s'impose: il n'y a aucun progrès dans ce dossier. Il faudra donc mener des actions plus dures.

12.08 Hans Bonte (SP.A): Wanneer precies zal het jaarverslag van de ombudsdienst beschikbaar zijn? Van de toegankelijkheid van de gegevens bij de ombudsdienst zal ik meteen gebruik maken om nu eindelijk een aantal gegevens los te krijgen.

12.08 Hans Bonte (SP.A): Quand exactement le rapport annuel du service de médiation sera-t-il disponible? Je profiterai de l'accès aux données du service de médiation pour enfin obtenir certains renseignements.

De hindervoorwaarden van het principeakkoord zijn niet vervuld, de milieunormering is niet in orde en de HST-beslissing is er niet. De Brusselse regering blokkeert alles. De federale minister is bevoegd voor de uitvoering van het akkoord, maar zolang het akkoord in de realiteit niet bestaat, is zij een bondgenoot van diegenen die de luchthaven willen sluiten.

12.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De situatie zal alleen maar erger worden voor de gehinderden. Minister Tavernier zei in december dat het akkoord opnieuw moest worden bekeken en dat moest worden afgestapt van de absolute concentratie. Het document van minister Durant bevat echter vooral grote schema's en geen concrete details. Zij laat de hele zaak aanmodderen.

12.10 Willy Cortois (VLD): Het siert de minister dat zij het federaal akkoord blijft verdedigen, maar het akkoord is een luchtkasteel. De minister moet zich distantiëren van de Brusselse houding en het akkoord opnieuw fundamentele geven. Zij moet daarbij ook rekening houden met de economische realiteit van de aanwezigheid van de luchthaven.

Ik noteer dat de minister twijfels had bij het concentratiemodel. Het is nu tijd voor een oplossing die de communautaire problemen overstijgt.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reductiebonnen bij treinabonnementen vanaf 1 januari 2003" (nr. A640)

13.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De raad van bestuur van de NMBS heeft beslist dat wie vanaf 2003 een abonnement koopt, recht heeft op een reductiebon. De klant mag die bon naar believen besteden. De regering moet hiervoor wel 11 miljoen euro uittrekken.

Verscheidende pendelaars vroegen om deze bonnen, maar aan het loket wist men van niets. Bij navraag bleek dat de NMBS een zeer ingewikkeld systeem heeft uitgewerkt, dat na 1 juli daarenboven al opnieuw verandert.

Staat de minister achter dit systeem? Hoe, wanneer en waar zal men zijn bonnen kunnen krijgen? Geldt

Il n'est pas satisfait aux conditions de l'accord de principe en matière de nuisances, les normes environnementales ne sont pas satisfaisantes et il n'y a pas de décision par rapport au TGV. Le gouvernement bruxellois bloque l'ensemble du dossier. La ministre fédérale est responsable de l'exécution du dossier, mais tant que cet accord n'existe pas dans les faits, elle est l'alliée des partisans de la fermeture de l'aéroport.

12.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Pour les victimes des nuisances, la situation ne fera que s'aggraver. Le ministre Tavernier a déclaré en décembre dernier qu'il y avait lieu de revoir l'accord existant et de quitter la piste de la concentration absolue. Or, le document de la ministre Durant se limite aux grandes lignes et ne comporte pas de détails concrets. Elle a laissé s'enliser ce dossier.

12.10 Willy Cortois (VLD): Il est tout à l'honneur de la ministre de continuer à défendre l'accord fédéral mais en fait il ne s'agit que d'une chimère. La ministre doit se distancier de l'attitude bruxelloise et rendre un fondement à cet accord sans perdre de vue la réalité économique que représente la présence de l'aéroport.

Je constate que la ministre avait des doutes quant au modèle de concentration. Il est temps de trouver une solution qui dépasse le cadre des problèmes communautaires.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les réductions accordées aux détenteurs d'une carte de train à compter du 1er janvier 2003" (n° A640)

13.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le conseil d'administration de la SNCB a décidé que toute personne achetant une carte train à partir de 2003 aurait droit à un bon de réduction. Le client peut utiliser ce bon à son gré. Le gouvernement doit cependant dégager une somme de 11 millions d'euros à cet effet.

Plusieurs navetteurs ont réclamé ces bons mais au guichet, personne n'était au courant. Après vérification, il est apparu que la SNCB a développé un système très compliqué qui, de plus, sera modifié à partir du 1^{er} juillet.

La ministre soutient-elle ce système ? Comment, quand et où les usagers pourront-ils obtenir leurs

de kortingactie enkel voor 2003? Is de reiziger niet meer gebaat bij een beter treinaanbod dan bij het uitdelen van snoepjes?

13.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De kortingacties gelden altijd voor één jaar, dat is de regel. De treingebruikers hoeven niet zelf een aanvraag te doen, ze ontvangen deze maand nog een brief van de NMBS met alle informatie. Eind april en eind juli krijgen ze dan hun kortingbons.

Vanaf 1 juli 2003 worden de kortingen automatisch genoteerd in een elektronische portefeuille. Zo bouwt de klant een tegoed op dat hij kan innen bij de aankoop van binnenlandse reizen. Bij de aankoop van een jaarabonnement wordt de korting onmiddellijk toegekend.

13.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): De minister bevestigt het officiële systeem, maar de bewering dat de houders van een jaarabonnement onmiddellijk korting krijgen is onjuist. Wie in januari een jaarabonnement kocht, kreeg geen automatische korting, dat zal pas vanaf juli gebeuren. Over terugbetaling horen we ondertussen niets. En wat met mensen die minder lang lopende abonnementen kopen? Hoe evolueren de kortingpercentages? Zal dit systeem de bonuspas vervangen?

De realiteit is dat de minister de NMBS heeft opgezadeld met een hopeloos ingewikkeld systeem dat pas in de tweede helft van het jaar echt van kracht wordt, terwijl de kortingactie maar één jaar zal duren.

Het incident is gesloten.

14 **Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een eventuele mogelijkheid tot vrijstelling van helmdraagplicht voor dagbladventers" (nr. A641)**

14.01 **Yves Leterme** (CD&V): Vanaf 1 januari 2003 is het dragen van een helm verplicht voor bromfietzers van klasse B en klasse A. Sommige postbodes krijgen een vrijstelling en hoeven tijdens hun ronde geen helm te dragen. Dit zorgt voor consternatie bij de dagbladventers, die zich gediscrimineerd voelen.

bons ? La réduction ne vaudra-t-elle que pour l'année 2003 ? Ne serait-il pas préférable, dans l'intérêt du voyageur, d'améliorer l'offre, plutôt que de jouer les Saint-Nicolas ?

13.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Les actions de réduction sont toujours valables un an, telle est la règle. Les usagers ne doivent pas faire la demande eux-mêmes, ils recevront dans le courant du mois une lettre de la SNCB contenant toutes les informations. Les bons de réduction leur parviendront alors fin avril et fin juillet.

A partir du 1^{er} juillet 2003, les réductions seront consignées automatiquement dans un portefeuille électronique. Ainsi, le client se constituera un crédit qu'il pourra mettre à profit lors de l'achat de billets pour des voyages intérieurs. La réduction est immédiatement accordée à l'achat d'une carte train annuelle.

13.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): La ministre confirme le système officiel, mais il n'est pas exact que les titulaires d'une carte train annuelle bénéficient automatiquement d'une réduction. Au voyageur ayant acheté une carte train annuelle au mois de janvier, la réduction ne sera octroyée qu'au mois de juillet. Il n'est pas question d'un remboursement éventuel. Qu'en est-il des voyageurs qui achètent des cartes train d'une durée plus réduite? Comment les pourcentages de réduction évoluent-ils? Ce système remplacera-t-il le Bonus Pass?

En fait la ministre a imposé à la SNCB un système extrêmement compliqué qui ne sortira ses effets que dans la deuxième moitié de l'année, alors que la réduction n'est accordée que pour un an.

L'incident est clos.

14 **Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la possibilité d'exempter les distributeurs de journaux de l'obligation du port de casque" (n° A641)**

14.01 **Yves Leterme** (CD&V): Depuis le 1^{er} janvier 2003, les cyclomotoristes des classes A et B sont soumis à l'obligation du port du casque. Certains agents des postes sont exemptés de cette obligation et ne doivent dès lors pas porter de casque pendant leur tournée. Les distributeurs de journaux sont consternés par cette mesure qui à leurs yeux est discriminatoire.

L'information sur l'exemption accordée aux agents

Klopt het bericht over de vrijstelling voor postbodes? Wat is de juridische grondslag voor deze vrijstelling? Wat is de houding van de minister tegenover de problemen van de dagbladventers? Bevestigt de minister dat een dagbladronde met de bromfiets vergelijkbaar is met een brievenronde van een postbode met een bromfiets? Is de minister bereid om een vrijstelling van helmplicht ook toe te staan voor dagbladventers?

14.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Op de laatste vraag kan ik volmondig ja antwoorden. Ik ben inderdaad bereid om vrijstellingen te verlenen, maar de aanvragen en de criteria moeten duidelijk onderzocht en geïnventariseerd worden.

Het KB dat de helmplicht invoert, regelt geen werkelijke vrijstelling, maar wel de mogelijkheid om uitzonderingen toe te staan.

14.03 **Yves Leterme** (CD&V): Het is natuurlijk jammer dat de effecten van de invoering van de helmplicht pas na de invoering onderzocht worden. Ik bedank de minister toch voor haar positieve houding en hoop op een positief antwoord voor de dagbladventers.

Wat is trouwens de juridische situatie van een postbode die een ongeval heeft met persoonlijke lichamelijke schade en die geen helm droeg? Er is namelijk geen rechtszekere bepaling dat postbodes geen helm hoeven te dragen, zo verneem ik hier.

14.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik zal er alles aan doen om dit juridische probleem op te lossen. Ik hoop zo snel mogelijk de adviezen van de Gewesten te krijgen.

14.05 **Yves Leterme** (CD&V): Ik hoop dat de Gewesten niet voor vertraging zullen zorgen.

De **voorzitter**: Het gaat trouwens over een arbeidsongeval.

14.06 **Yves Leterme** (CD&V): Er is een uitzondering zonder dat daar een juridisch vastgelegde regel voor bestaat.

14.07 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Als er een ongeluk gebeurt, moet het feit dat het besluit door de regering werd goedgekeurd en aan de Gewesten werd overgezonden, ook al werd het dan niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, enige invloed hebben.

des postes est-elle exacte? Sur quelle base légale cette exemption repose-t-elle? Quelle est l'attitude de la ministre en ce qui concerne le problème des distributeurs de journaux? La ministre confirme-t-elle que la tournée de distribution de journaux en vélomoteur est comparable à la tournée d'un agent des postes en vélomoteur? La ministre est-elle disposée à accorder également une exemption du port du casque aux distributeurs de journaux?

14.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*) : Je puis catégoriquement répondre par l'affirmative à la dernière question posée. Je suis en effet disposée à accorder des exemptions mais il faut clairement analyser et répertorier les demandes et les critères.

L'arrêté royal instaurant l'obligation du port du casque ne prévoit pas de véritable exemption mais offre la possibilité d'adopter des mesures à titre d'exception.

14.03 **Yves Leterme** (CD&V): Il est évidemment regrettable que les effets de l'instauration de l'obligation du port du casque ne soient analysés qu'après l'entrée en vigueur de cette mesure. Je remercie néanmoins la ministre pour son attitude positive et j'espère que les distributeurs de journaux seront entendus.

Quelle est la situation juridique d'un facteur ne portant pas de casque et qui est blessé dans un accident? Il n'existe en effet pas de disposition juridiquement claire dispensant le facteur du port du casque.

14.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour résoudre ce problème juridique. J'espère obtenir le plus rapidement possible les avis des Régions.

14.05 **Yves Leterme** (CD&V): J'espère que les Régions n'occasionneront pas de retard.

Le **président**: Il s'agit d'ailleurs d'un accident de travail.

14.06 **Yves Leterme** (CD&V): Il y a une exception, sans qu'elle ne soit consacrée par une règle juridique.

14.07 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): S'il y a un accident, le fait que l'arrêté ait été décidé en gouvernement et envoyé aux Régions, même s'il n'est pas publié au Moniteur, doit avoir une influence.

14.08 **Yves Leterme** (CD&V): Het heeft vooral belang voor de aanvullende verzekeringen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.

14.08 **Yves Leterme** (CD&V): C'est surtout important pour les assurances complémentaires.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17.48 heures.