



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

20-01-2003

14:16 uur

lundi

20-01-2003

14:16 heures

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de verkoop van gronden aan de firma BIAC" (nr. A691)

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de sluiting van het Postmuseum te Brussel" (nr. A732)

Sprekers: **Simonne Creyf, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de overeenstemming van het Prior-systeem met de beheersovereenkomst van De Post" (nr. A707)

Sprekers: **Karine Lalieux, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de slechte staat waarin het gebouw van het sorteercentrum Charleroi X zich bevindt" (nr. A733)

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

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de beveiliging van het postsorteercentrum Brussel X" (nr. A748)

Sprekers: **Dirk Pieters, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nieuwe regelgeving bij De Post voor het verzenden van tijdschriften" (nr. A755)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la vente de terrains à la société BIAC" (n° A691)

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Simonne Creyf au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la fermeture du Musée de la poste à Bruxelles" (n° A732)

Orateurs: **Simonne Creyf, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la conformité du système Prior avec le contrat de gestion de La Poste" (n° A707)

Orateurs: **Karine Lalieux, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'état dégradé du bâtiment du centre de tri de Charleroi X" (n° A733)

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

Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la sécurité du centre de tri postal de Bruxelles X" (n° A748)

Orateurs: **Dirk Pieters, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la nouvelle réglementation de La Poste en ce qui concerne l'envoi des revues périodiques" (n° A755)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de voorstellen voor een liberalisering van diensten in het kader van de GATS" (nr. A579)	8	Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les offres de libéralisation de services dans le cadre de l'AGCS" (n° A579)	8
<i>Sprekers:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de concurrentievervalsing door De Post" (nr. A761)	10	Question de M. Roel Deseyn au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "les pratiques contraires à la concurrence de La Poste" (n° 761)	10
<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Jan Mortelmans		<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Jan Mortelmans	
Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toegankelijkheid van het station van Aarlen" (nr. A566)	11	Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre en ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'accessibilité de la gare d'Arlon » (n° A566)	11
<i>Sprekers:</i> , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het toezicht op het bewonersparkeren" (nr. A644)	12	Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contrôle des emplacements de stationnement réservés aux riverains" (n° A644)	12
<i>Sprekers:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Daan Schalck, 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 financiering van de kosten voor het hergebruik van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied" (nr. A696)	12	Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement du coût de la remise en service du Rhin de fer sur le territoire néerlandais" (n° A696)	12
<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	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe gebruiksvoorwaarden van de Go Pass" (nr. A712)	14	- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouvelles règles d'utilisation du Go Pass" (n° A712)	14
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de keuze van de spoorwegstations waar de tijdsbeperking voor het gebruik van de Go Pass is opgeheven" (nr. A743)	14	- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le choix des gares ferroviaires où les restrictions en matière d'horaires pour l'utilisation du Go Pass sont supprimées" (n° A743)	14
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass" (nr. A765)	14	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conditions d'utilisation du Go Pass" (n° A765)	14
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie,		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Yves Leterme , président du groupe CD&V, Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Isabelle Durant ,	

Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de omzetting van de vergunningen van vliegtuigwerktuigkundige" (nr. A713)	17	Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conversion des licences de mécanicien en aéronautique" (n° A713)	17
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sponsorbeleid van de NMBS" (nr. A744)	18	Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de parrainage de la SNCB" (n° A744)	18
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het 'tunen' of 'opzetten' van auto's" (nr. A716)	19	Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la 'customatisation' des voitures" (n° A716)	19
<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het rijdend materieel voor het GEN" (nr. A720)	20	Question de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le matériel roulant pour le RER" (n° A720)	20
<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-biljet voor uitgewezen asielzoekers" (nr. A727)	22	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les billets de la SNCB destinés aux demandeurs d'asile expulsés" (n° A727)	22
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "gratis treinsbiljetten voor uitgewezen asielzoekers" (nr. A749)	22	- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les billets de train gratuits fournis aux demandeurs d'asile expulsés" (n° A749)	22
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Jan Mortelmans, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Europese havenstaking" (nr. A742)	24	Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la grève portuaire européenne" (n° A742)	24
<i>Sprekers:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Daan Schalck, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een mogelijke uitzondering van de helmdraagplicht voor wijkagenten die zich verplaatsen met een	25	- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une exemption éventuelle de l'obligation du port du casque pour les agents de quartier se déplaçant	25

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>bromfiets klasse A" (nr. A746)</p> <p>- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitzonderingen op de helmdraagplicht voor bromfietzers van klasse A" (nr. A759)</p> <p><i>Sprekers:</i> , Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 25 | <p>en vélomoteur de classe A" (n° A746)</p> <p>- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les exemptions du port du casque obligatoire pour les vélomoteurs de classe A" (n° A759)</p> <p><i>Orateurs:</i> , Jan Mortelmans, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 25 |
| <p>Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van het plaatselijk verkeer (verkeersbord C3 + het onderbord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer')"</p> <p>(nr. A747)</p> <p><i>Sprekers:</i> Dirk Pieters, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</p> | 26 | <p>Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème de la circulation locale (signal routier C3 + panneau additionnel 'excepté circulation locale')"</p> <p>(n° A747)</p> <p><i>Orateurs:</i> Dirk Pieters, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</p> | 26 |

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

van

MAANDAG 20 JANUARI 2003

14:16 uur

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

du

LUNDI 20 JANVIER 2003

14:16 heures

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur door de heer Lode Vanoost.

01 **Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de verkoop van gronden aan de firma BIAC" (nr. A691)**

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

01.01 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): De regering zou BIAC toegestaan hebben de 471 miljoen euro die BIAC de staat verschuldigd is voor een aankoop van gronden in 2002, over een periode van tien jaar af te betalen, en de kosten voor de sanering van de gronden, die nog niet vastgesteld zouden zijn, van dat bedrag af te trekken.

Hoe zal de overheid die verkoop boeken in de rekeningen voor 2002, aangezien er nog geen storting verricht werd? Hoe kan de toekenning van een dergelijk voordeel aan een particulier bedrijf gerechtvaardigd worden? Werd de Europese regelgeving betreffende de concurrentie gerespecteerd?

01.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Het bedrag van 471 miljoen heeft betrekking op de verkoop van onroerend goed in zijn geheel, slechts 205 miljoen heeft betrekking op BIAC.

Aangezien de saneringskosten voor 90 of 95 % ten laste van de verkoper vallen, heeft de minister van Begroting de prijs met 5 of 10 percent verminderd om die kosten te dekken.

Volgens de Europese regels moet de verkoop van

La séance est ouverte à 14.16 heures par M. Lode Vanoost.

01 **Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la vente de terrains à la société BIAC" (n° A691)**

Présidence : Marie-Thérèse Coenen.

01.01 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): Le gouvernement aurait autorisé BIAC à lui payer en dix ans les 471 millions d'euros dus pour une vente de terrains datant de 2002 et d'en soustraire les frais d'assainissement, dont le coût n'aurait pas été établi.

Comment l'Etat va-t-il comptabiliser cette vente dans ses comptes 2002, étant donné qu'aucun versement n'a eu lieu ? Comment peut-il justifier d'accorder un tel avantage à une entreprise privée ? Les règles communautaires relatives à la concurrence ont-elles été respectées ?

01.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*) : Les 471 millions portent sur l'ensemble de la vente de biens immeubles, seuls 205 millions ont trait à BIAC.

Les coûts d'assainissement incombant à concurrence de 90 ou 95 % au vendeur, le ministre du Budget a déduit du prix 5 ou 10 % destinés à les couvrir.

Selon les règles européennes, une opération de

onroerend goed geboekt worden op de datum waarop de akte definitief werd opgesteld, onafhankelijk van de datum van effectieve betaling.

Deloitte en Touche hebben bevestigd dat de operatie conform de marktregels gebeurde en met naleving van de Europese concurrentieregels.

01.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Dit is maar een half antwoord. Werd het betalingsuitstel, waarin de oorspronkelijke akte niet voorzag, na de verkoop toegestaan? Werd in een compensatierente voorzien?

Was het de verkoper of de koper die de saneringskosten ten laste moest nemen?

01.04 Minister Rik Daems (*Frans*): Ik veronderstel dat in compensatie werd voorzien. Ik zal een schriftelijk antwoord bezorgen, aangezien ik niet over alle elementen van antwoord beschik.

01.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): U veronderstelt dat! Ik ontvang de schriftelijke antwoorden die u in het vooruitzicht stelt nooit. Mijn vraag werd eind december ingediend.

De **voorzitter**: Mijnheer Grafé, ik heb deze vraag al gesteld naar aanleiding van de begrotingsbespreking.

01.06 Jean-Pierre Grafé (cdH): In dat geval is het nog veel erger dat de minister niet over de elementen van antwoord beschikt.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de sluiting van het Postmuseum te Brussel" (nr A732)

02.01 Simonne Creyf (CD&V): Het Postmuseum werd in 1931 bij KB opgericht. Het museum heeft het patrimonium van De Post zorgvuldig verzameld en bewaard. De vrijmaking van de markt van de postdiensten heeft ook op het Postmuseum zijn weerslag. In september 2000 sloot het museum zijn deuren voor verfraaiingswerken, werken waarvan tot op vandaag niets in huis is gekomen.

Op 22 november 2002 heeft de raad van bestuur beslist het Postmuseum definitief te sluiten. De personeelsleden komen in aanmerking voor reconversie. De historische objecten zullen op

vente de biens immeubles doit être comptabilisée à la date où l'acte a été dressé de manière irrévocable, indépendamment du paiement effectif.

Deloitte et Touche ont certifié que l'opération s'est déroulée conformément aux règles du marché et dans le respect des règles européennes relatives à la concurrence.

01.03 Jean-Pierre Grafé (cdH) : Cette réponse n'est que partielle. Les termes et délais, qui n'étaient pas prévus dans l'acte initial, ont-ils été accordés postérieurement à la vente ? A-t-on obtenu des intérêts compensatoires ?

Les frais d'assainissement devaient-ils être à charge du vendeur ou de l'acquéreur ?

01.04 Rik Daems , ministre (*en français*) : Je suppose qu'une compensation a été prévue. Je répondrai par écrit, n'ayant pas tous les éléments de réponse.

01.05 Jean-Pierre Grafé (cdH) : Vous supposez ! Je ne reçois jamais les réponses écrites que vous promettez. Ma question vous a été communiquée fin décembre.

La **présidente** : Monsieur Grafé, j'ai déjà posé cette question lors du débat budgétaire.

01.06 Jean-Pierre Grafé (cdH) : Le fait que le ministre ne dispose pas des éléments de réponse en serait alors d'autant plus grave.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Simonne Creyf au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la fermeture du Musée de la poste à Bruxelles" (n° A732)

02.01 Simonne Creyf (CD&V): Le Musée postal a été fondé par arrêté royal en 1931. Il a soigneusement recueilli et conservé le patrimoine de La Poste. La libéralisation du marché des services postaux n'est pas sans conséquence pour le Musée postal. En septembre 2000, le musée a fermé ses portes en raison de travaux de rafraîchissement, qui n'ont pas encore démarré à ce jour.

Le 22 novembre 2002, le conseil d'administration a décrété la fermeture définitive du Musée postal. Les membres du personnel pourront faire l'objet d'une

locaties over het hele land aan het publiek worden getoond.

Zal de museumfunctie – verzamelen en conserveren – verloren gaan? Wie zal de collectie op peil houden als er geen museum en conservator meer zijn? Waar zal de rijke collectie terecht komen? Is de beslissing om te sluiten wettig? Er is nog een huurperiode van 18 jaar. Kunnen er eventueel andere commerciële functies aan het gebouw worden toebedeeld? Is de minister bereid om een oplossing uit te werken om het Postmuseum te behouden?

02.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Een volwaardig museum behouden is geen haalbare kaart, omdat de collectie van historische voorwerpen zeer gefragmenteerd is. Het Postmuseum was die naam niet echt waardig, daarom vond de Raad van Bestuur het niet verantwoord het in die vorm te laten voortbestaan. Wel werd er een nieuw concept goedgekeurd waarin de zegelcollectie, het archief, de bibliotheek en de verzameling historische voorwerpen voor het publiek toegankelijk kunnen blijven. Het is niet de bedoeling de collecties te splitsen, dus blijven ze voorlopig ter plaatse.

In antwoord op uw vraag over de wettigheid kan ik enkel zeggen dat de Raad van Bestuur conform de wet van 1991 gemachtigd is om het KB van 1931 te wijzigen.

Ik ben overigens bereid om als minister een steentje bij te dragen, maar het staat de Raad van Bestuur van de Post vrij een ander concept uit te werken, voor zover het filatelistisch karakter van de collectie bewaard wordt en voor zover ze toegankelijk blijft.

Er is dus nog niets definitief beslist, maar ik verwacht dat er gedurende de komende weken een nieuwe locatie zal worden gevonden. Ik zal de voorzitter van de commissie hierover inlichten.

02.03 **Simonne Creyf** (CD&V): De minister wenst dus iets te doen voor het behoud van het Postmuseum, maar hij weet nog niet wat. We zullen de zaak alleszins opvolgen en de minister binnenkort opnieuw ondervragen.

Vanuit het personeel van het museum zelf kreeg ik de uitdrukkelijke vraag of het niet mogelijk is dezelfde locatie te behouden. Met 1,5 miljoen euro per jaar denken de personeelsleden het museum te kunnen uitbouwen en een goede werking te kunnen

meten van reconversie. Les objets historiques seront montrés au public en des lieux répartis sur l'ensemble du pays.

La fonction du musée – la récolte et la conservation – est-elle condamnée ? Qui assurera l'entretien de la collection, faute de musée et de conservateur ? Où la précieuse collection sera-t-elle conservée ? La décision de fermeture est-elle légale ? Il reste 18 ans de location. Le bâtiment peut-il éventuellement servir à d'autres fonctions commerciales ? Le ministre est-il disposé à envisager une solution pour sauver le Musée postal ?

02.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Conserver un musée à part entière est irréalisable car la collection d'objets historiques est très fragmentée. Le Musée postal ne méritait pas vraiment son appellation. C'est la raison pour laquelle le conseil d'administration n'a pas jugé nécessaire de le maintenir sous cette forme. Un nouveau concept, dans lequel la collection de timbres, les archives, la bibliothèque et la collection d'objets historiques demeureront accessibles au public, a toutefois été approuvé. Il ne s'agit pas de diviser les collections qui resteront provisoirement sur place.

En réponse à votre question relative à la légalité, je ne peux que déclarer que le conseil d'administration est, conformément à la loi de 1991, habilité à modifier l'arrêté royal de 1931.

Je suis d'ailleurs disposé à apporter ma contribution en tant que ministre mais le conseil d'administration de La Poste est libre d'élaborer un concept différent, pour autant que le caractère philatélique de la collection soit préservé et que celle-ci reste accessible.

Aucune décision définitive n'a donc encore été prise mais je m'attends à ce qu'une nouvelle localisation soit trouvée au cours des prochaines semaines. J'en informerai le président de la commission.

02.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Le ministre souhaite donc prendre une initiative en faveur du maintien du musée de La Poste mais il ignore encore laquelle. Nous continuerons en tout cas à suivre cette affaire et interrogerons à nouveau le ministre prochainement.

Le personnel du musée m'a demandé explicitement s'il n'était pas possible de conserver la même localisation. Les membres du personnel pensent pouvoir développer le musée et en assurer un bon fonctionnement avec un montant annuel de

verzekeren. Wat is het standpunt van de minister?

1,5 millions d'euros. Quel est le point de vue du ministre à cet égard ?

02.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Zo een verhoging van de overheidsfinanciering voor het Postmuseum is op dit moment een moeilijk haalbare kaart. De Raad van Bestuur heeft beslist om de collecties te integreren in een bestaande infrastructuur op een andere locatie. De hervorming van De Post zal veel geld en moeite kosten en dus moet er op bepaalde posten bespaard worden.

02.04 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Une telle augmentation du financement public du Musée de la Poste est actuellement difficilement réalisable. Le conseil d'administration a décidé d'intégrer les collections dans une infrastructure existante située à un autre endroit. La réforme de La Poste demandera beaucoup d'argent et d'efforts, ce qui impose de réaliser des économies sur certains postes.

02.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik hoop dat een nieuwe en bevredigende oplossing niet te lang op zich zal laten wachten. Het Postmuseum mag niet verloren gaan.

02.05 **Simonne Creyf** (CD&V): J'espère qu'une nouvelle solution satisfaisante ne se fera pas attendre trop longtemps. Le Musée de la Poste ne peut disparaître.

De **voorzitter**: U vergeet het schitterende archief, inzonderheid de prentenverzameling. Het is een belangrijk erfgoed, dat werd verzameld in de loop van de voorbije eeuwen, toen ons land aan de spits stond in het postwezen.

La **présidente** : Vous oubliez les archives, et notamment les archives iconographiques, qui sont remarquables. C'est un patrimoine considérable, accumulé au long des siècles passés lorsque notre pays était à la pointe dans le secteur postal.

02.06 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Als ik over filatelie spreek, zie ik noch het archief, noch de bibliotheek over het hoofd.

02.06 **Rik Daems**, ministre (*en français*) : En parlant de philatélie, je n'oublie ni les archives, ni la bibliothèque.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de overeenstemming van het Prior-systeem met de beheersovereenkomst van De Post" (nr. A707)**

03 **Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la conformité du système Prior avec le contrat de gestion de La Poste" (n° A707)**

03.01 **Karine Lalieux** (PS): Om de PRIOR-regeling van De Post in overeenstemming te brengen met het beheerscontract heeft u een aanhangsel bij het contract aangenomen, of misschien moet u dat nog doen.

03.01 **Karine Lalieux** (PS): Afin d'assurer la conformité du système "prior" de la Poste avec le contrat de gestion, vous avez ou allez adopter un avenant à ce contrat.

Welke eisen worden er gesteld aan de postbestelling op D+1 voor PRIOR-zendingen en voor de overblijvende poststukken die 's anderendaags niet besteld werden? Welke normen gelden er voor NON PRIOR-zendingen ?

Quelles sont les exigences de l'acheminement J+1 pour le prior et pour ses résidus non distribués le lendemain? Quelles sont les normes exigées pour le non-prior?

03.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*) : De raad van bestuur van De Post heeft een ontwerp-aanhangsel bij het contract goedgekeurd. Daarin staan de contractbepalingen inzake PRIOR-zendingen : in 2003 moet 92% van de PRIOR-zendingen daags na de afgifte besteld zijn. Tegen 2006 moet een percentage van 93, 94 of 95% gehaald worden. Voor de overblijvende poststukken wordt het basispercentage met 5% verhoogd, waardoor 97%

03.02 **Rik Daems**, ministre (*en français*) : Un projet d'avenant a été approuvé par le conseil d'administration de La Poste, qui reprend les éléments du contrat pour le prior : 92% de ce courrier sont distribués le lendemain en 2003 et il s'agira de 93, de 94 ou de 95% en 2006. Pour le résidu, le pourcentage de base sera augmenté de 5%, portant la distribution de J+2 à 97%. Douze millions de lettres sont envoyées chaque jour. Si 90

van de stukken op D+2 zal worden bezorgd. Elke dag worden er twaalf miljoen brieven verstuurd. Als maar 90% van die poststukken binnen de normale termijn besteld wordt, komen er veel te veel brieven niet tijdig bij de geadresseerde aan.

Waarom werd die nieuwe regeling in november gelanceerd? De Post laat mij weten dat er bewust voor gekozen werd om dit tijdens een drukke periode te doen.

De NON PRIOR-zendingen zullen over dezelfde periode gelijk op evolueren en hierbij zullen dezelfde percentages gehanteerd worden. De resterende poststukken zullen op D+4 worden bezorgd.

03.03 Karine Lalieux (PS): Ik hoop dat die cijfers aan de hele bevolking zullen worden meegedeeld. Met de nieuwe sorteercentra dreigen de geciteerde percentages echter niet te worden gehaald, maar ik hoop dat zij snel zullen stijgen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de slechte staat waarin het gebouw van het sorteercentrum Charleroi X zich bevindt" (nr. A733)

04.01 Olivier Chastel (MR): Het gebouw waarin het sorteercentrum Charleroi X is gevestigd en dat pas in het begin van de jaren negentig in gebruik werd genomen, zou in zeer slechte staat verkeren. Vooral de pijlers, het dak en de ruimte waarin de dienst Axitrans is gehuisvest, zouden er slecht aan toe zijn.

Kan u dat bevestigen? Wanneer hebben de betrokken diensten van De Post daar kennis van genomen en welke maatregelen werden in dat verband genomen?

04.02 Minister Rik Daems (Frans): De Post meldt mij dat zij op de hoogte is van het probleem en de nodige maatregelen met betrekking tot het dak heeft genomen. Er werden herstellingen uitgevoerd. Thans worden kostenramingen gevraagd met het oog op nieuwe herstellingen. Volgens de onderhoudsdiensten verkeren de steunpijlers niet in slechte staat.

Volgens de aard van de constructie moeten de balken kunnen bewegen, waardoor barsten kunnen

% seulement arrivent dans le délai normal, cela fait beaucoup trop de lettres qui n'arrivent pas en temps voulu.

Pourquoi cette innovation a-t-elle été lancée en novembre? La Poste me répond que c'est expressément qu'a été choisie une période d'intensité de courrier.

Quant au non-prior, il va évoluer dans des pourcentages identiques sur la même période, et les résidus seront distribués en J+4.

03.03 Karine Lalieux (PS): J'espère que ces chiffres seront communiqués à toute la population. Avec les nouveaux centres de tri, les pourcentages cités risquent pourtant de ne pas être respectés, mais j'espère qu'ils augmenteront rapidement.

L'incident est clos.

04 Question de M. Olivier Chastel au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'état dégradé du bâtiment du centre de tri de Charleroi X" (n° A733)

04.01 Olivier Chastel (MR): Le bâtiment du centre de tri de Charleroi X, qui n'a pourtant été inauguré qu'au début des années nonante, semble se dégrader dangereusement, notamment au niveau des pilastres, du toit et de l'espace réservé au service Axitrans.

Pouvez-vous confirmer ces constatations? Quand les services concernés de la Poste ont-ils pris connaissance de ces dégradations et quelles dispositions sont-elles prises face à ces dégradations?

04.02 Rik Daems, ministre (en français): La Poste me dit être au courant du problème et avoir pris les mesures nécessaires concernant la toiture. Des réparations ont été faites. Actuellement, des devis sont demandés en vue de nouvelles réparations. Les services de maintenance n'ont pas constaté de dégradation aux pilastres porteurs.

Le principe de construction veut que les poutres puissent bouger et provoquer des fissures dans la

ontstaan in het metselwerk. Dat houdt geen gevaar in voor het personeel. Toch zal ik een nieuwe formele vaststelling vragen, om iedereen gerust te stellen.

04.03 Olivier Chastel (MR): Ook ik denk dat een tweede controle aangewezen is.

Het incident is gesloten

05 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de beveiliging van het postsorteercentrum Brussel X" (nr. A748)

05.01 Dirk Pieters (CD&V): De beveiliging van het postsorteercentrum Brussel X laat te wensen over. Er is een stortvloed van klachten: cheques, kredietkaarten en andere waardevolle voorwerpen verdwijnen geregeld spoorloos. Malafide personeelsleden krijgen de kans ongestoord de briefwisseling van bedrijven en particulieren te doorzoeken. Van enige vorm van controle is er nauwelijks sprake: voertuigen kunnen vrij het bedrijfsterrein oprijden en verlaten, de slagbomen functioneren niet en de controleposten met videobewaking werden nooit in bedrijf gesteld. Dit schrijnend gebrek aan controle kostte De Post handenvol geld. Vorig jaar vond er op het bedrijfsterrein zelfs een carjacking van een postvoertuig plaats.

Hoe organiseert De Post de veiligheidsvoorzieningen in Brussel X? Waarom worden de zendingen niet beveiligd? Waarom controleert Brussel X de behandeling en de sortering van de briefwisseling niet? Hoe regelt De Post de schadeloosstelling voor de klanten waarvan de poststukken verdwenen zijn?

05.02 Minister Rik Daems (Nederlands): In tegenstelling tot wat de heer Pieters zegt, is de videobewaking van Brussel X wel degelijk operationeel. De slagbomen zijn niet langer in gebruik omdat ze het functioneren van het postsorteercentrum vertraagden en ze ook geregeld schade opliepen. De controle op de behandeling en het sorteren gebeurt door speciale controleteams.

Inzake de verdwijning van waardevolle poststukken, heeft de interne veiligheidsdienst van De Post, in samenwerking met de politie, in december 2002 een onderzoek ingesteld. Mét resultaat, want een aantal malafide

maçonnerie. Cela n'implique pas de danger pour le personnel. Je vais quand même demander une nouvelle constatation formelle, afin que tout le monde soit rassuré.

04.03 Olivier Chastel (MR): Je pense moi aussi qu'il y a lieu de faire une deuxième vérification.

L'incident est clos.

05 Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la sécurité du centre de tri postal de Bruxelles X" (n° A748)

05.01 Dirk Pieters (CD&V): La protection du centre de tri postal de Bruxelles X laisse à désirer. Les plaintes affluent en très grand nombre: chèques, cartes de crédit et autres objets de valeur disparaissent régulièrement. Des membres du personnel malhonnêtes ont la possibilité de fouiller la correspondance de sociétés et de particuliers sans être dérangés. Il n'y a pratiquement aucune forme de contrôle: des véhicules peuvent pénétrer sur le site de l'entreprise et en sortir librement. Les barrières ne fonctionnent pas et les postes de contrôle équipés d'une surveillance vidéo n'ont jamais été mis en service. Ce manque flagrant de contrôle a coûté très cher à La Poste. L'année passée, le terrain de la société a même été le théâtre du car-jacking d'un véhicule de La Poste.

Comment La Poste organise-t-elle les mesures de sécurité à Bruxelles X? Pourquoi les envois ne sont-ils pas protégés? Pourquoi Bruxelles X ne surveille-t-il pas le traitement et le tri de la correspondance? Comment La Poste règle-t-elle l'indemnisation des clients dont les envois postaux ont disparu?

05.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Contrairement à ce qu'affirme M. Pieters, la surveillance vidéo de Bruxelles X est opérationnelle. Les barrières ne sont plus utilisées parce qu'elles ralentissaient le fonctionnement du centre de tri postal, mais aussi parce qu'elles étaient régulièrement endommagées. Le contrôle du traitement et du tri s'effectue par des équipes spéciales de contrôle.

En ce qui concerne la disparition d'envois postaux de valeur, le service de sécurité interne de La Poste a ouvert une enquête en collaboration avec la police en décembre 2002. Cette enquête a fourni des résultats: plusieurs membres du personnel malhonnêtes ont été arrêtés. A la suite de ces

personeelsleden werd gearresteerd. Als gevolg van die aanhoudingen werden alle personeelsvestiaires gecontroleerd, evenwel zonder resultaat. Dit toont aan dat de interne controle wel degelijk functioneert

arrestations, tous les vestiaires du personnel ont été contrôlés, sans résultat toutefois. Voilà qui démontre que le contrôle interne fonctionne effectivement.

De personen die een klacht indienen bij verlies of beschadiging van hun poststukken, worden vergoed al naargelang van de aard van het poststuk. Bij verlies van een verzekerde zending wordt het verzekerde bedrag uitgekeerd. Bij verlies van een aangetekende zending krijgt de benadeelde de tegenwaarde van 30 speciale trekkingsrechten: dat komt vandaag neer op een bedrag van zo'n 40 euro. Bij verlies van een gewone zending wordt de waarde van de frankering als schadeloosstelling uitbetaald. Inzake dit vergoedingssysteem gelden internationale afspraken.

Les personnes qui portent plainte à la suite de la perte ou de l'endommagement de leurs envois postaux sont indemnisées en fonction de la nature de l'envoi. En cas de perte d'un envoi assuré, le montant assuré est versé. En cas de perte d'une lettre recommandée, la personne lésée reçoit l'équivalent de 30 droits de tirage spéciaux, ce qui revient aujourd'hui à un montant d'à peu près 40 euros. En cas de perte d'un envoi ordinaire, le montant de l'affranchissement est versé en tant qu'indemnisation. Ce système d'indemnisation est conforme aux accords internationaux en la matière.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nieuwe regelgeving bij De Post voor het verzenden van tijdschriften" (nr. A755)

06 Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la nouvelle réglementation de La Poste en ce qui concerne l'envoi des revues périodiques" (n° A755)

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): De Post heeft een nieuwe regeling ingevoerd voor het versturen van zendingen in meer dan 1000 exemplaren tegen verlaagd tarief. De stukken moeten voortaan worden afgegeven in zogenaamde *Mass Point Centers* (MPC) en niet meer in de postkantoren in de eigen regio. Zo moet bijvoorbeeld de in Neerpelt gevestigde vzw Musica haar tijdschriften in het MPC van het 45 kilometer ver gelegen Hasselt gaan afleveren. Verenigingen die in de periferie van een provincie gelegen zijn, worden dus verplicht een bijkomende inspanning te doen om van het verlaagd verzendingstarief te kunnen genieten. Bovendien is de nieuwe regeling ingewikkeld: er moet eerst een afspraak worden gemaakt in het MPC en de zending moet worden afgeleverd in speciale bakken die alleen in het MPC te verkrijgen zijn.

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La Poste a instauré un nouveau règlement destiné à permettre l'expédition à un tarif réduit d'envois à plus de mille exemplaires. Les envois devront désormais être déposés dans des « Mass Point Centers » (MPC) et ne devront donc plus l'être dans les bureaux de poste de la région où l'on habite. C'est ainsi que l'asbl Musica, établie à Neerpelt, devra dorénavant parcourir quarante-cinq kilomètres pour aller poster ses périodiques au MPC de Hasselt. Les associations situées dans la périphérie d'une province seront donc obligées de fournir un effort supplémentaire pour pouvoir bénéficier d'un tarif d'expédition réduit. En outre, le nouveau règlement est complexe : il faudra d'abord fixer un rendez-vous au MPC et l'envoi concerné devra être posté dans des bacs spéciaux qui ne seront disponibles qu'au MPC.

Wat vindt de minister van deze complicaties die met het nieuwe afleveringssysteem gepaard gaan? Is hij bereid eventueel een aantal aanpassingen door te laten voeren die een oplossing bieden voor de tijd- en energieverstopping die een gevolg zijn het nieuwe systeem?

Que pense le ministre de ces complications liées au nouveau système postal ? Est-il disposé, le cas échéant, à procéder à une série d'adaptations résolvant le problème de gaspillage de temps et d'énergie que pose le nouveau système ?

06.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Vanaf 18 november heeft De Post inderdaad een nieuw systeem ingevoerd voor de afgifte van

06.02 Rik Daems , ministre (en néerlandais) : Depuis le 18 novembre, La Poste a effectivement instauré un nouveau système applicable aux envois

postzendingen vanaf 1000 exemplaren, die recht geven op tariefvermindering. Er wordt inderdaad een bijkomende inspanning van de klant gevraagd, die vooral geldt voor klanten die niet in de buurt van de *Mass Point Centers* wonen. De Post eist geen voorafgaandelijke afspraak, maar raadt de klanten die wel aan. De speciale bakken zijn niet verplicht: de klant mag ook zakken, containers of paletten gebruiken. De speciale bakken zijn op gewone vraag in de MPC's te verkrijgen. Het aantal MPC's is beperkt tot 25 voor heel België. Zonodig kan er echter ook aan huis worden opgehaald. De tarieven hiervan zal ik mevrouw Brepoels laten bezorgen.

Ik heb De Post op de hoogte gebracht van de kritiek die her en der wordt geuit. Het nieuwe MPC-systeem zal dan ook binnenkort aan een evaluatie worden onderworpen.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik begrijp dat De Post redeneert vanuit een kosten-batenanalyse, maar ze mag toch het element dienstverlening niet uit het oog verliezen. Bij de openstelling van de markt zal dat immers een van de doorslaggevende factoren zijn die de keuze van de consument bepaalt.

Ik neem aan dat er in Limburg alleen een MPC is in Hasselt. Dat is natuurlijk niet erg handig voor een klant in het noorden of zuiden van de provincie. Ik pleit voor een uitbreiding van het aantal plaatsen waar zendingen vanaf 1000 exemplaren kunnen worden afgegeven. Ik kijk alleszins met belangstelling uit naar de aangekondigde evaluatie.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de voorstellen voor een liberalisering van diensten in het kader van de GATS" (nr. A579)

Voorzitter: Daan Schalck.

07.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): In het kader van de GATS moeten de staten uiterlijk tegen maart 2003 de lijst overleggen van diensten die op hun grondgebied geliberaliseerd mogen worden. Tijdens de onderhandelingen kunnen de regeringen dan nog een lijst van specifieke verplichtingen indienen, om aan te geven in hoeverre een bepaalde dienst mag worden geliberaliseerd.

expédiés à plus de mille exemplaires et donnant droit à une réduction de tarif. Il est vrai qu'un effort supplémentaire sera demandé aux clients, en particulier à ceux n'habitant pas à proximité d'un Mass Point Center. La Poste ne leur demandera pas de prendre préalablement rendez-vous avec elle mais elle le leur recommandera. Les bacs spéciaux ne seront pas obligatoires: les clients pourront aussi employer des sacs, des conteneurs ou des palettes. Ces bacs spéciaux seront disponibles dans les MPC sur simple demande. Le nombre de MPC sera limité à vingt-cinq pour toute la Belgique. Toutefois, les envois pourront être enlevés à domicile. Je communiquerai à Mme Brepoels les tarifs de cet enlèvement.

J'ai informé La Poste des différentes critiques formulées en cette matière. Le nouveau système MPC fera dès lors prochainement l'objet d'une évaluation.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Je comprends que La Poste raisonne à partir d'une analyse coûts-profits, mais elle ne peut cependant perdre de vue le paramètre service. Lors de l'ouverture du marché, il constituera en effet l'un des facteurs prépondérants dans le choix du consommateur.

Pour le Limbourg, j'imagine que seule la ville d'Hasselt bénéficie d'un MPC. Cette situation n'est naturellement pas commode pour un client du nord ou du sud de la province. Je préconise une extension du nombre de lieux où peuvent être déposés les envois à partir de 1000 exemplaires. J'attends en tout cas avec intérêt l'évaluation annoncée.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les offres de libéralisation de services dans le cadre de l'AGCS" (n° A579)

Président: Daan Schalck.

07.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Dans le cadre de l'AGCS, les Etats devront remettre pour mars 2003, la liste des services qu'ils sont prêts à libéraliser sur leur territoire. Au cours des négociations, les gouvernements peuvent déposer une liste d'engagements spécifiques pour préciser le degré de libéralisation d'un service qu'ils sont prêts à accepter.

Welke verzoeken heeft uw departement ontvangen? Met wie en op welke manier heeft u overleg gepleegd om de lijst op te stellen van de voor liberalisering in aanmerking komende diensten die aan de Europese Commissie moet worden overgelegd, en die de Commissie daarna namens de Unie tegen eind maart 2003 zal indienen?

07.02 Minister **Rik Daems** (*Frans*): Het standpunt van België tijdens de onderhandelingen voor het GATS wordt bepaald door de minister van Buitenlandse Zaken, die overlegt met de betrokken departementen en met de economische sectoren waarop de beslissingen binnen de WHO een invloed kunnen hebben. Op het internationale niveau wordt het Europese standpunt bepaald binnen het Comité 133 en het wordt verdedigd door de Commissie en door het voorzitterschap.

De Europese Unie is geen specifieke verbintenissen aangegaan inzake de posten; de aard van de deelsector van de dienst brengt vaak mee dat een dienstverlener in een van de landen van de Europese Unie moet worden gevestigd om de universele dienstverlening te waarborgen.

Richtlijn 97/67/EG stelt de sector open voor de dienstverleners van de Europese Unie, maar houdt geen specifieke verplichtingen inzake markttoegang in.

Wat de snelpost betreft, zijn er geen specifieke verzoeken en zal België niet verder gaan dan de verbintenissen waarin de richtlijn voorziet.

Op het stuk van telecommunicatie waren het specifieke aanbod van de Europese Unie van 1997 en het bijbehorende aanvullende protocol al zeer liberaal, en België suggereert om niet verder te gaan.

De aanbidding van 1997 omvat twee verklarende nota's die betrekking hebben op België : in de ene wordt onderstreept dat de universele dienstverlening gefinancierd moet kunnen worden, in de andere wordt gepreciseerd dat de overheidsparticipatie in Belgacom en het eraan verbonden stemrecht van de overheid door de wetgevende macht worden vastgesteld.

Sommige landen, zoals Brazilië en Korea, vragen de intrekking van die nota's, maar volgens het huidige standpunt wordt er niets gewijzigd. Over de overige verzoeken wordt momenteel gediscussieerd en wordt toelichting gegeven op

Concernant votre département, pourriez-vous me dire quelles sont les requêtes qui lui ont été transmises ? Comment et avec quels acteurs vous êtes-vous concerté pour déterminer le liste des offres de libéralisation qu'il entend remettre à la Commission européenne qui les déposera au nom de l'Union pour la fin mars 2003 ?

07.02 **Rik Daems** , ministre(*en français*) : Dans le cadre des négociations de l'AGCS, la position de la Belgique est déterminée par le ministère des Affaires étrangères qui se coordonne avec tous les départements concernés ainsi qu'avec les secteurs économiques susceptibles d'être touchés par des décisions à l'OMC.

Au niveau international, la position européenne est établie au sein du Comité 133 et est défendue par la Commission et la présidence.

Concernant les postes, l'Union européenne n'a pas pris d'engagements spécifiques, tandis que la nature du sous-secteur du service implique souvent l'établissement d'un prestataire de services dans un des pays de l'Union européenne en vue d'assurer la sauvegarde du service universel.

La directive 97/67/CE ouvre la concurrence aux prestataires de l'Union européenne, mais ne contient pas d'obligations spécifiques en matière d'accès au marché.

Concernant le courrier express, il n'existe pas de requête spécifique et la Belgique ne prendra en compte que les engagements prévus par la directive.

Concernant les télécommunications, l'offre spécifique faite par l'Union européenne, en 1997, ainsi que le protocole additionnel qui l'accompagne est déjà très libérale et la Belgique suggère de ne pas aller plus loin.

L'offre de 1997 contient deux notes explicatives qui concernent la Belgique : l'une rappelle la nécessité de pouvoir financer le service universel et l'autre précise que la participation et les droits de vote de l'Etat dans Belgacom sont fixés par le pouvoir législatif.

Certains pays comme le Brésil et la Corée demandent la suppression de ces notes, mais la position actuelle est de ne rien modifier. Les autres demandes font l'objet de discussions et d'explications au niveau européen et international.

Europees en internationaal niveau.

De standpunten bij de GATS-onderhandelingen weerspiegelen dus de op Europees niveau aangegane verbintenissen. Er wordt op alle niveaus over onderhandeld.

07.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Het is dus zaak niets meer toe te voegen.

In verband met de posterijen zal men niet verder gaan dan wat de Europese richtlijn bepaalt.

Inzake telecommunicatie houdt men het op de aanbidding van 1997.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de concurrentievervalsing door De Post" (nr. A761)

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Sommige klanten van De Post die grote hoeveelheden versturen, hebben een brief gekregen waarin hen EXBO, een dochteronderneming van De Post, wordt aanbevolen voor mailings. De Post schijnt dus informatie waarover ze dankzij haar monopoliepositie beschikt, te misbruiken om een dochteronderneming klanten te bezorgen. Een aantal concurrenten van EXBO vindt dat een inbreuk op de vrije mededinging. Is de minister het daarmee eens? Zijn er meer acties van die aard geweest? Hoort het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie niet als scheidsrechter op te treden?

08.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Sinds 1 januari is de bezorging van poststukken boven 100 gram geliberaliseerd. De Post heeft samen met de firma EXBO een brief gestuurd naar geselecteerde bedrijven om hen daarvan op de hoogte te brengen. Wettelijk gezien is De Post niet verplicht de bedrijven te informeren. Ze heeft dat toch gedaan. Daarvoor werd geen informatie gebruikt die vergaard werd dankzij de beschermde opdracht van De Post. De lijst van aangeschreven bedrijven zou bijvoorbeeld ook kunnen worden samengesteld op basis van Trends 30.000.

Op zich is het niet vreemd dat een moederbedrijf een dochteronderneming voorstelt aan haar klanten. Ik heb wel mijn vragen bij het feit dat dit voorstel wordt gecombineerd met een meer

Les positions adoptées dans les négociations à l'AGCS sont donc le reflet des engagements pris au niveau européen et sont négociées à tous les niveaux.

07.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Il s'agit donc de ne rien ajouter.

Concernant les postes, on ne va pas plus loin que ce qui est déjà prévu par la directive européenne.

Concernant les télécommunications, on s'en tient à l'offre de 1997.

L'incident est clos.

08 Question de M. Roel Deseyn au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "les pratiques contraires à la concurrence de La Poste" (n° 761)

Présidence : Marie-Thérèse Coenen.

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Certains clients de La Poste, qui envoient de grandes quantités de courrier, ont reçu une lettre recommandant EXBO, une filiale de La Poste, pour les mailings. La Poste semble donc abuser d'informations dont elle dispose grâce à sa situation monopolistique, afin de procurer des clients à une de ses filiales. Aux yeux de plusieurs concurrents d'EXBO, il s'agit là d'une infraction à la liberté de concurrence. Le ministre accepte-t-il un tel comportement ? D'autres actions de ce type ont-elles été menées ? L'Institut belge des services postaux et des télécommunications ne doit-il pas jouer un rôle d'arbitre ?

08.02 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Depuis le 1^{er} janvier, la distribution du courrier de plus de 100 grammes est libéralisée. La Poste a adressé, avec la firme EXBO, une lettre à certaines entreprises sélectionnées afin de les informer de la situation. Légale, La Poste n'est pas tenue d'informer les sociétés. Elle a néanmoins décidé de le faire. Aucune information recueillie grâce à la mission protégée de La Poste n'a été utilisée à cette occasion. La liste des entreprises contactées aurait, par exemple, tout aussi bien pu être établie sur la base du *Trends 30.000*.

Il n'est en soi pas anormal qu'une société mère présente une filiale à ses clients. Je m'interroge toutefois sur le fait que cette proposition ait accompagné une communication plus générale sur

algemene mededeling over de vrijmaking van de markt. Formeel gaat het echter niet om concurrentievervalsing. Ik zie dan ook geen reden om hier op te treden. Wie dat wel wil doen, moet zich richten tot de Raad voor de Mededinging.

Dit is de eerste keer dat De Post een dergelijk initiatief neemt. De openstelling van de markt heeft dus wel degelijk effect. De hervorming van De Post is een moeizaam proces dat al teveel vertraging heeft opgelopen en dat met kinderziekten gepaard gaat.

08.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik viseer De Post niet, ik ben enkel ongerust. Het is niet verstandig van De Post om concurrenten tegen zich in het harnas te jagen.

08.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik heb over deze kwestie een schriftelijke vraag gesteld. Ik sluit me dus aan bij deze mondelinge vraag.

De **voorzitter:** In een complex systeem van vragen is het logisch dat er af en toe vragen overlappen. Verder stel ik voor de vragen van de heer Vandenhove in de Commissie Bedrijfsleven te behandelen. (*Instemming*) Dan kunnen we nu overgaan naar de vragen die aan minister Durant gericht zijn.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over “de toegankelijkheid van het station van Aarlen” (nr. A566)

09.01 Joseph Arens (cdH): Alvorens de trein te kunnen nemen moeten de reizigers eerst hun voertuig kunnen parkeren. In het station van Aarlen kan men vanaf 8 uur 's ochtends geen enkele parkeerplaats meer vinden. Tegen 2003 werd een oplossing beloofd, maar zij werd uitgesteld omdat de kredieten een andere bestemming hebben gekregen. Komt er uiteindelijk al of niet een parkeerterrein te Aarlen?

09.02 Minister Isabelle Durant (Frans) : Er is nood aan honderdvijftig parkeerplaatsen. Er werden al uitbreidingen voorgesteld. Uw vraag verwondert mij echter. Wij hebben die kwestie immers al enkele weken geleden besproken. Als ik het goed voor heb, heeft u bovendien ook een gesprek met de heer Vinck gehad.

la libéralisation du marché. Formellement, il ne s'agit toutefois pas d'une distorsion de concurrence. Je ne vois donc aucune raison d'intervenir. Quiconque souhaite le faire n'a qu'à s'adresser au Conseil de la concurrence.

C'est la première fois que La Poste prend une telle initiative. L'ouverture du marché a donc bel et bien de l'effet. La réforme de La Poste constitue un processus difficile qui a déjà pris trop de retard et s'accompagne de maladies de jeunesse.

08.03 Roel Deseyn (CD&V): Je ne m'en prends pas à La Poste. Je suis seulement inquiet. Il n'est pas judicieux de la part de La Poste de monter des concurrents contre elle.

08.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'ai posé une question écrite sur ce même sujet. Je me joins donc à cette question orale.

Le **président:** Dans un système complexe de questions, il est logique que des questions se chevauchent parfois. Je propose par ailleurs que les questions de M. Vandenhove soient traitées en commission de l'Economie. (*Assentiment*) Maintenant, nous passons aux questions adressées à la ministre Durant.

L'incident est clos.

09 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre en ministre de la Mobilité et des Transports sur « l'accessibilité de la gare d'Arlon » (n° A566)

09.01 Joseph Arens (cdH): Pour pouvoir utiliser le train, les utilisateurs doivent d'abord pouvoir stationner leur véhicule individuel. A la gare d'Arlon, à partir de 8 heures du matin, il n'y a plus la moindre possibilité de stationnement. Une solution était prévue pour 2003 mais elle a été reportée car les crédits ont été affectés ailleurs. Un parking sera-t-il finalement construit à Arlon?

09.02 Isabelle Durant , ministre (en français) : Cent cinquante places sont nécessaires. Des extensions ont été proposées. Ceci dit, votre question m'étonne. Nous avons en effet déjà discuté de ce sujet il y a quelques semaines. De plus, je crois que vous avez eu un entretien avec M. Vinck.

Zoals u weet, zijn de uitgaven van de NMBS op de begroting 2003 momenteel bevroren tot 7 februari eerstkomend. Vanaf die datum zullen tal van kleine projecten wellicht zonder al te veel moeilijkheden worden goedgekeurd. Formeel werd nog geen enkele beslissing genomen. Aangezien het echter een project betreft dat al goed is opgeschoten en maar weinig kost, hoop ik dat de uitvoering ervan zo vlug mogelijk zal kunnen worden gepland.

Ik kan enkel maar herhalen wat de NMBS u al rechtstreeks heeft meegedeeld.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het toezicht op het bewonersparkeren" (nr. A644)

10.01 Daan Schalck (SP.A): Het wetsontwerp over verkeersveiligheid depenaliseert de inbreuken op betalend parkeren zodat de gemeenten ze administratief kunnen afhandelen. Uit het debat is gebleken dat het niet opportuun is om parkeerovertredingen die anderen in gevaar brengen, uit het strafrecht te halen. Inbreuken tegen de regels op het bewonersparkeren zijn voor niemand gevaarlijk. Is de minister het ermee eens dat dergelijke inbreuken geen overtredingen in de strikte zin van het woord moeten zijn? Kunnen de gemeenten die inbreuken op dezelfde manier controleren als die op het betaald parkeren? Zijn voor dergelijke aanpassingen nog KB's nodig? Komen die eraan?

10.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De overtredingen op bewonersparkeren worden inderdaad niet meer strafrechtelijk vervolgd en dat is een goede zaak voor de gemeenten. Er zijn nog verschillende uitvoeringsbesluiten nodig. De laatste stemming is donderdag in de Senaat. De uitvoeringsbesluiten moeten nog worden voorgelegd aan de Raad van State.

Over de tweede bewonerskaart moeten we het later hebben. Verscheidene Vlaamse en Waalse steden zijn vragende partij. Ik beschik echter niet over de laatste gegevens.

10.03 Daan Schalck (SP.A): Dit is positief nieuws voor vele steden. Over de tweede bewonerskaart zullen wij het later hebben.

Pour le moment, comme vous le savez, une sorte de *stand still* est observé à la SNCB par rapport au budget 2003, qui sera levé le 7 février prochain. De nombreux petits projets devraient passer sans trop de difficultés à partir de cette date. Formellement, aucune décision n'est encore prise. Mais, s'agissant d'un projet déjà bien avancé et ne représentant qu'un budget peu important, j'espère qu'il pourra être planifié le plus rapidement possible.

Je ne peux que répéter l'information qui vous a été donnée en direct par la SNCB

L'incident est clos.

10 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contrôle des emplacements de stationnement réservés aux riverains" (n° A644)

10.01 Daan Schalck (SP.A): Le projet de loi sur la sécurité routière dépenalise les infractions au stationnement payant pour permettre aux communes de leur réserver un traitement administratif. Le débat a fait apparaître qu'il n'est pas opportun de soustraire au droit pénal des infractions de stationnement mettant en danger d'autres personnes. Les infractions aux règles du stationnement de riverains ne mettent personne en danger. La ministre reconnaît-elle que de telles infractions ne doivent pas être considérées comme des infractions au sens strict? Les communes peuvent-elles contrôler ces infractions de la même manière que les infractions au stationnement payant? De telles adaptations doivent-elles encore faire l'objet d'arrêtés royaux? Ceux-ci seront-ils promulgués?

10.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Les infractions au stationnement de riverains ne font en effet plus l'objet de poursuites pénales, ce qui est une bonne chose pour les communes. Différents arrêtés d'exécution sont encore nécessaires. Le dernier vote aura lieu jeudi au Sénat. Les arrêtés d'exécution doivent encore être soumis au Conseil d'Etat.

Nous devons discuter ultérieurement de la seconde carte de riverain. Des villes flamandes et wallonnes en sont demandeuses. Je ne dispose toutefois pas des données les plus récentes.

10.03 Daan Schalck (SP.A): Il s'agit d'une information positive pour les villes. Nous reviendrons ultérieurement sur la deuxième carte

de riverain.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de kosten voor het hergebruik van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied" (nr. A696)

11 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement du coût de la remise en service du Rhin de fer sur le territoire néerlandais" (n° A696)

11.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Minister De Boer erkent het Belgische recht om de heropening van de IJzeren Rijn af te dwingen op basis van het Scheidingsverdrag van 1839. De voorwaarde is wel dat België de kosten draagt voor de heringebruikneming volgens de regels die in Nederland gelden. Minister De Boer schat die kosten op 500 miljoen euro. In het *Memorandum of Understanding* van maart 2000 verklaarde Nederland zich bereid om een deel van de kosten op zich te nemen.

11.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Le ministre De Boer reconnaît à la Belgique le droit de contraindre les Pays-Bas à rouvrir le Rhin de Fer, en vertu du traité de Londres de 1839. La condition est toutefois que la Belgique prenne en charge le coût de la remise en service, conformément aux règles en vigueur aux Pays-Bas. Le ministre De Boer évalue ce coût à 500 millions d'euros. Dans le *memorandum of understanding* de mars 2000, les Pays-Bas se sont déclarés prêts à assumer une partie des frais.

Is de raming van minister De Boer correct? Klopt het dat België daarvan nooit meer dan 100 miljoen euro wilde bijdragen? Zal Nordrhein-Westfalen ook een deel van de kosten op zich nemen? Is er reeds met de Nederlanders overlegd over hun bijdrage in de aanleg van het definitieve tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied? Nemen België en Duitsland een gezamenlijke houding aan tegenover de stugge Nederlandse houding? Welke initiatieven nam de minister sinds maart 2000 om het *Memorandum of Understanding* te laten respecteren?

L'estimation du ministre De Boer est-elle exacte ? Est-il exact que la Belgique a toujours refusé de participer à concurrence de plus de 100 millions d'euros ? Le land de Rhénanie du Nord-Westphalie supportera-t-il également une partie du coût ? Vous êtes-vous déjà concerté avec les Néerlandais à propos de leur contribution à l'aménagement du tracé définitif du Rhin de fer sur le territoire néerlandais ? La Belgique et l'Allemagne adoptent-ils une position commune à l'égard de l'inflexibilité des Pays-Bas ? Quelles initiatives la ministre a-t-elle prises depuis mars 2000 afin de faire respecter le *memorandum of understanding* ?

11.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Sinds maart 2000 heb ik regelmatig informatie gegeven over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn. Belangrijk is dat Nederland het historische tracé nu erkent. De onderhandelingen gaan dus vooral over de verdeling van de kosten. Nederland schat de kosten op 500 miljoen euro. België is bereid bepaalde kosten op zich te nemen voor een bedrag van 130 miljoen euro. Zo willen wij investeren in het opnieuw bereikbaar maken van de lijn en in milieumaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen. Wij zijn echter nooit bereid geweest om te betalen voor de twee tunnels en de omleiding om Roermond, zoals Nederland wil.

11.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Depuis mars 2000, j'ai régulièrement informé la commission de l'état d'avancement du dossier du Rhin de fer. Il est important que les Pays-Bas reconnaissent désormais le tracé historique. Les négociations portent donc essentiellement sur la répartition des coûts. Les Pays-Bas les estiment à 500 millions d'euros. La Belgique est disposée à supporter certains frais à concurrence de 130 millions d'euros. Ainsi, nous sommes d'accord d'investir dans la remise en état des lignes et dans des mesures environnementales, comme le placement d'écrans antibruit. En revanche, nous n'avons jamais été disposés à financer les deux tunnels et le contournement de Roermond, demandés par les Pays-Bas.

Begin 2002 hebben wij een nieuwe raming laten uitvoeren, maar Nederland vocht de argumenten voor de raming aan. Voor België was de maat vol en het heeft Nederland een arbitrageprocedure

Nous avons demandé la réalisation d'une nouvelle estimation au début de l'année 2002, mais les Pays-Bas ont contesté les arguments sur lesquels elle se fondait. Pour la Belgique, la coupe était

voorgesteld. Op 17 januari 2003 heeft de Belgische delegatie deze procedure een eerste keer besproken met de Nederlanders.

Wat Nordrhein-Westfalen betreft, merken wij een positieve houding van de Duitsers tegenover de IJzeren Rijn. Ook Duitsland zal infrastructuurwerken moeten laten uitvoeren. De contacten met Nordrhein-Westfalen zijn goed.

11.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Welke middelen reikt de minister nu eigenlijk aan? In het investeringsplan van de NMBS was 1 miljard Belgische frank uitgetrokken voor het opnieuw bereikbaar maken van het historisch tracé. Ik hoor hier andere bedragen.

11.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): In het investeringsplan was 1,3 miljard Belgische frank ingeschreven. Dat bedrag was bestemd voor het begin van de investering. Nu trekken wij 130 miljoen euro uit, maar wij willen niet betalen voor werken die de Nederlandse overheid moet uitvoeren.

11.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Met verkiezingen voor de boeg in Nederland en België zullen de onderhandelingen voor de arbitrageprocedure nooit voor het najaar voltooid zijn.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe gebruiksvoorwaarden van de Go Pass" (nr. A712)
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de keuze van de spoorwegstations waar de tijdsbeperking voor het gebruik van de Go Pass is opgeheven" (nr. A743)
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass" (nr. A765)

12.01 Olivier Chastel (MR): Binnenkort worden de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass gewijzigd en zal dit vervoerbewijs in sommige gevallen voor negen uur kunnen worden gebruikt. De voorwaarden zijn de volgende: de stations moeten meer dan 130 kilometer van de zone Brussel verwijderd zijn en zich op de buitenlijnen

pleine et nous avons proposé une procédure d'arbitrage aux Pays-Bas. Le 17 janvier 2003, la délégation belge a examiné cette procédure avec les Néerlandais pour la première fois.

En ce qui concerne la Rhénanie du Nord-Westphalie, nous observons une attitude positive des Allemands à l'égard du Rhin de fer. L'Allemagne devra également procéder à des travaux d'infrastructure. Nous entretenons de bons contacts avec la Rhénanie du Nord-Westphalie.

11.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Quels moyens la ministre propose-t-elle exactement? Le plan d'investissement de la SNCB prévoyait de consacrer 1 milliard de francs belges à la réactivation du tracé historique. J'ai toutefois entendu citer ici d'autres montants.

11.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Le montant de 1,3 milliard de francs belges figurait au plan d'investissements. Ce montant était destiné à l'amorce des investissements. Actuellement, nous réservons cent trente millions d'euros mais nous nous refusons à payer des travaux que les autorités néerlandaises doivent exécuter.

11.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Etant donné que des élections vont se tenir bientôt aux Pays-Bas comme en Belgique, il est exclu que les négociations portant sur la procédure d'arbitrage soient clôturées avant l'automne.

L'incident est clos.

12 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouvelles règles d'utilisation du Go Pass" (n° A712)
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le choix des gares ferroviaires où les restrictions en matière d'horaires pour l'utilisation du Go Pass sont supprimées" (n° A743)
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conditions d'utilisation du Go Pass" (n° A765)

12.01 Olivier Chastel (MR): Dans un proche avenir, les règles d'utilisation du Go-Pass seront modifiées, ce titre de transport pouvant, dans certaines conditions, être utilisé avant neuf heures. Les conditions sont les suivantes: les gares doivent être situées à plus de 130 kilomètres par rapport à la zone de Bruxelles et être sur les lignes extrêmes

van het spoorwegnet bevinden. Doordat beide voorwaarden samen moeten vervuld zijn, valt een aantal stations, dat wel aan de eerste voorwaarde voldoet, buiten de regeling.

Om welke stations gaat het?

Zou het niet beter zijn een criterium te hanteren dat nauwer aansluit bij de daadwerkelijke mobiliteit - bijvoorbeeld de tijd die nodig is voor de verplaatsing naar Brussel?

In welke zin zullen de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass worden gewijzigd, in het licht van voorgaande opmerkingen?

12.02 Yves Leterme (CD&V): Vanaf 1 januari wordt in bepaalde stations, en vooral in bepaalde Waalse stations, de tijdsbeperking voor het gebruik van de Go-pass opgeheven. De reden hiervoor zou de afstand naar Brussel zijn en het feit dat de stations op meer perifere lijnen liggen. Als deze informatie klopt, kan de minister mij dan de afstanden geven van de verplaatsingen Eupen-Brussel, Ieper-Brussel en Diksmuide-Brussel.

Waarom is de afstand naar Brussel tot maximaal 130 km als criterium genomen, terwijl er tijdens de piekuren ook nog andere verre bestemmingen op perifere lijnen bestaan, zoals de bestemming Hasselt-Brugge. In mijn regio is er ontevredenheid bij de reizigers over het feit dat de tijdsbeperking gehandhaafd wordt voor onder meer de stations Ieper en Diksmuide. Wil de NMBS een uitbreiding van de uitzonderingsmaatregel laten onderzoeken?

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): De NMBS past voor sommige jongeren de gebruiksvoorwaarden van de Go-pass aan. Over de modaliteiten hiervan heerst grote onduidelijkheid. De nieuwe brochure, geldig vanaf 1 februari 2003, vermeldt geen wijziging van de gebruiksvoorwaarden.

Welke reizigers mogen op weekdays vóór 9 uur een Go-pass gebruiken en op welke criteria heeft de NMBS zich gebaseerd om die afstandsgrens te bepalen? Vanaf wanneer geldt deze versoepeling? Is het Raadgevend Comité van de Gebruikers over deze aanpassing geraadpleegd en hoe luidde dat advies? Leidt het onderscheid op basis van de afstand van het vertrekstation tot Brussel niet tot discriminatie? Het is de reisduur die bepalend is. Zo heeft iemand uit Genk meer tijd nodig voor dezelfde afstand tot Brussel dan iemand uit Luik. Zou men

du réseau. Le fait que la seconde condition est cumulative élimine certaines gares qui répondent pourtant au premier critère.

Quelles sont les gares exclues par cette seconde condition?

Un critère plus proche de la réalité en termes de mobilité - le temps de parcours jusqu'à Bruxelles, par exemple - ne serait-il pas mieux adapté?

Enfin, quelles sont les perspectives de révision des conditions d'utilisation du Go-Pass, compte tenu de ce qui précède?

12.02 Yves Leterme (CD&V): La limite de temps imposée pour l'utilisation du Go-Pass a été supprimée le 1^{er} janvier dernier à partir de certaines gares, plus particulièrement des gares wallonnes. Cette mesure serait justifiée par la distance entre Bruxelles et ces gares, et par le fait que celles-ci se trouveraient sur des lignes plus périphériques. Si cette information est exacte, la ministre peut-elle m'indiquer les distances séparant Eupen, Ypres et Dixmude de Bruxelles ?

Pourquoi avoir pris pour critère le vers Bruxelles, à savoir 130 kilomètres maximum, alors que les lignes périphériques comptent encore d'autres destinations éloignées aux heures de pointe, comme Hasselt-Bruges ? Dans ma région, les voyageurs ont exprimé leur insatisfaction à propos du maintien de la limite de temps, notamment pour les gares d'Ypres et de Dixmude. La SNCB est-elle prête à envisager un élargissement de cette mesure d'exception ?

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La SNCB a adapté les conditions d'utilisation du Go-Pass en faveur de certains jeunes. Les modalités de cette mesure sont peu claires. La nouvelle brochure, qui entrera en vigueur le 1^{er} février 2003, ne mentionne aucune modification des conditions d'utilisation.

Quels sont les voyageurs qui peuvent, en semaine, utiliser un Go-pass avant 9 heures et sur quels critères la SNCB s'est-elle fondée pour délimiter la distance minimale ? Quand cet assouplissement entrera-t-il en vigueur ? Le Comité consultatif des usagers a-t-il été consulté à propos de cette adaptation et quel a été son avis ? Le fait de baser la distinction sur la distance entre la gare de départ et Bruxelles n'engendre-t-il pas une discrimination ? C'est la durée du voyage qui est déterminante. Ainsi, à distance égale, un habitant de Genk met

het gebruik van de Go-pass niet beter laten afhangen van het uur van aankomst? Hierdoor zou deze onaanvaardbare discriminatie van de jongeren voor een stuk wegvallen.

12.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Bij de stations die in het Waalse landsgedeelte uit de boot vallen, is dat in het geval van Comblain-la-Tour, Hamoir, Sy, Bomal en Barvaux omdat ze niet op de perifere lijnen van het net liggen. Het gaat hier om een commerciële keuze van de NMBS, waarop ik geen enkele invloed heb.

De criteria werden gekozen omwille van hun objectiviteit. Indien men zich op de tijd van de verplaatsing had gebaseerd, zou het gebruik van de Go Pass vanuit een bepaald station al dan niet zijn toegelaten naargelang men een minder snelle of een snellere trein neemt. Daar zou de klant zeer onbegrijpend tegenover staan.

(*Nederlands*) De tariefafstand tussen Eupen en Brussel bedraagt 147 km, terwijl de afstand tussen Diksmuide of Ieper en Brussel 122 km is. De tijdsbeperking blijft dan ook gelden vanuit deze beide stations. De zone Brussel werd als referentiepunt voor de tijdsbeperking genomen omdat het centraal ligt en een beetje het zwarte punt van ons binnenlands vervoer is. Deze criteria zijn objectief. De reistijd tot Brussel als criterium nemen, zoals men hier suggereert, is niet haalbaar omdat deze kan variëren vanuit hetzelfde station. Elk criterium heeft natuurlijk zijn voor- en nadelen. De NMBS moest een bepaalde grens trekken als compromis voor een aantal tegenstrijdige belangen. De stations van Ieper en Diksmuide vallen net buiten de maatregel. Dit is inderdaad een vorm van discriminatie, maar wij hebben een grotere discriminatie vermeden. Bij de bespreking van het nieuwe beheerscontract en het plan voor de gebruikers zal het tariefbeleid en bijgevolg ook de Go-pass geëvalueerd worden. We zullen dan proberen de discriminatie te verhinderen. De NMBS wil ook werken aan een vereenvoudiging van de tarieven. Op dat vlak werden trouwens al inspanningen geleverd. In de lente, bij de bespreking van het nieuwe beheerscontract, zullen we een aantal van deze maatregelen herzien.

12.05 **Yves Leterme** (CD&V): De jongeren uit mijn streek zullen uw antwoord ontgoochelend vinden.

plus de temps qu'un Liégeois pour atteindre Bruxelles. Ne serait-il pas préférable de lier l'utilisation du Go-pass à l'heure d'arrivée ? Cette formule permettrait de supprimer en partie une discrimination intolérable à l'égard des jeunes.

12.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Parmi les gares éliminées du côté wallon, Comblain-la-Tour, Hamoir, Sy, Bomal et Barvaux, l'ont été parce qu'elles ne répondaient pas au critère de situation périphérique. Il s'agit d'un choix commercial de la SNCB, sur lequel je n'ai aucun pouvoir.

Les critères ont été choisis en raison de leur objectivité. Retenir le temps de parcours aurait fait dépendre la possibilité d'utiliser le Go Pass, à partir de la même gare, du choix d'un train plus ou moins rapide, ce qui aurait été difficile à expliquer à la clientèle.

(*En néerlandais*) La distance tarifaire entre Eupen et Bruxelles est de 147 km, celle entre Diksmuide ou Ypres et Bruxelles est de 122 km. Les restrictions en matière d'horaires demeurent dès lors d'application pour les voyages au départ d'une de ces deux gares. Si la zone de Bruxelles a été choisie comme point de référence en ce qui concerne les restrictions en matière d'horaires, c'est en raison de sa situation centrale d'une part, et parce qu'elle est à considérer un peu comme le point noir de notre trafic intérieur, de l'autre. Ce sont des critères objectifs. Il n'est pas réaliste de prendre la durée du trajet d'une gare déterminée jusqu'à Bruxelles comme critère, comme il a été suggéré, celle-ci pouvant en effet varier. Il est évident que chaque critère présente des avantages et des inconvénients. La SNCB devait cependant tracer une limite, compromis entre différents intérêts contradictoires. Peu s'en est fallu, mais le périmètre de la mesure ne s'étend pas aux gares d'Ypres et de Diksmuide. Certes, il s'agit là d'une forme de discrimination, mais nous avons évité une discrimination plus importante. Lors des pourparlers à propos du nouveau contrat de gestion et du plan pour les voyageurs, la politique tarifaire et, partant, les Go Pass, seront évalués. Nous tenterons d'éviter toute discrimination à cette occasion. Par ailleurs, la SNCB souhaite simplifier les tarifs. Des efforts ont déjà été consentis dans ce domaine. Au printemps, lors de la discussion du nouveau contrat de gestion, plusieurs de ces mesures feront l'objet d'une révision.

12.05 **Yves Leterme** (CD&V): Les jeunes de ma région seront déçus par votre réponse.

Wel is het positief dat u persoonlijk voorstander bent van een volledige opheffing van de tijdsbeperking. Ik hoop dat u dit standpunt tijdens de onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract zal verdedigen. Hierdoor worden jongeren en studenten ertoe aangezet om meer de trein te nemen. Het criterium waarop de NMBS zich baseert, is vrij arbitrair. Het criterium van mevrouw Brepoels, waarbij men kijkt naar het moment waarop iemand het eindstation bereikt, en het criterium van het vrijstellen van tijdsbeperking voor alle mensen die op toevoerlijnen opstappen, is logischer. Ik hoop dat in het nieuwe beheerscontract een betere regeling voor het gebruik van de Go-pass wordt gehanteerd.

12.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Het is duidelijk dat de NMBS op het vlak van de tariefbepalingen geen beleid voert. Men brengt op elk ogenblik wijzigingen aan en deze wijzigingen worden niet vermeld in de nieuwe brochure. De minister geeft zelf toe dat een wijziging van de tarievenstructuur noodzakelijk is. Ondertussen raakt de reiziger er niet meer wijs uit. Dit is niet bepaald een voorbeeld van een commercieel beleid. De minister beweert dat er een zekere inspanning werd geleverd, maar ik zie die inspanning niet. Ik stel ook vast dat de perifere lijnen en regio's meestal de dupe van het verhaal zijn. Dat is een onaanvaardbare discriminatie.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de omzetting van de vergunningen van vliegtuigwerktuigkundige" (nr. A713)

13.01 Olivier Chastel (MR): Sinds 1 juni 2001 wordt het Bestuur van de Luchtvaart geacht de vergunningen van vliegtuigmonteur JAR 145 om te zetten in vergunningen op naam conform de norm JAR 66. Het koninklijk besluit dat dit mogelijk moet maken, is er evenwel nog altijd niet.

Wat is de huidige stand van zaken? Welk verweer hebben vliegtuigmonteurs, en meer bepaald die van Sabena Technics, die hun baan dreigen te verliezen als dat besluit uitblijft?

13.02 Minister Isabelle Durant (Frans): Die omzetting is inderdaad nodig.

De JAA (Joint Aviation Authorities) is een niet-bindende structuur, waarvan de lidstaten autonoom beslissingen kunnen nemen.

Mais je me félicite que vous soyez en faveur d'une suppression complète de la limitation dans le temps. J'espère que vous défendrez ce point de vue au cours des négociations sur le nouveau contrat de gestion. Les jeunes et les étudiants sont ainsi encouragés à emprunter davantage le train. Le critère sur lequel la SNCB se fonde est assez arbitraire. Le critère retenu par Mme Brepoels, qui tient compte du moment où une personne arrive au terminus et le critère de suppression de la limitation dans le temps pour toutes les personnes qui montent sur des lignes secondaires sont plus logiques. J'espère que le nouveau contrat de gestion réglera mieux l'utilisation du Go-pass.

12.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Il est clair que la SNCB ne mène aucune politique en matière de définition des tarifs. Des modifications sont apportées à tout instant et ne figurent pas dans la nouvelle brochure. La ministre admet même qu'une modification de la structure des tarifs est indispensable. En attendant, le voyageur est complètement désorienté. Voilà qui est loin de constituer un exemple de politique commerciale. La ministre affirme qu'un effort a été fourni; je ne le constate pas. Je remarque également que les lignes et les régions périphériques sont souvent défavorisées. Cette discrimination est inacceptable.

L'incident est clos.

13 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la conversion des licences de mécanicien en aéronautique" (n° A713)

13.01 Olivier Chastel (MR): Depuis le 1er juin 2001, l'administration de l'aéronautique est censée assurer la conversion des licences de mécaniciens JAR 145 en licences nominatives certifiées sous la norme JAR 66. Mais il n'y a pas encore d'arrêté royal qui lui permet de le faire.

Où en est la situation? Quels sont les recours dont disposent les mécaniciens, et singulièrement ceux de Sabena Technics, qui risquent de se retrouver sans emploi en l'absence de cet arrêté?

13.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Je confirme que cette conversion est nécessaire.

Le JAA (*Joint Aviation Authorities*) est une structure non contraignante, où les Etats sont autonomes.

In België geldt er voor JAR 66 een overgangperiode tot 1 juni 2011. Wie een vergunning JAR 145 heeft, kan zijn beroep dus verder blijven uitoefenen.

Frankrijk eist evenwel een vergunning JAR 66 voor het certificatiepersoneel dat na 1 juni 2001 bij een ander onderhoudsbedrijf aan de slag is gegaan. Voor gewezen Sabena-werknemers geldt daar dus geen overgangperiode, en ik mag mij niet inmengen in de zaken van andere staten.

Wij stellen alles in het werk om JAR 66 in ons nationaal recht in te voegen, maar dit vergt een uiterst ingewikkeld wetgevend en technisch werk. Ik heb de administratie bevolen hier prioritair werk van te maken. Als dat eenmaal rond is, zullen de Gewesten en de Raad van State worden geraadpleegd. Wij geloven dat een en ander nog voor het einde van deze zittingsperiode kan worden omgezet.

13.03 Olivier Chastel (MR): Die technici zijn het "slachtoffer" van de kortere overgangperiodes in het buitenland en vinden geen werk omdat die periode hier langer duurt. De omzetting wordt dus tegen het einde van de zittingsperiode verwacht.

13.04 Minister Isabelle Durant (Frans) : Ja. Ik zorg ervoor dat een en ander zo snel mogelijk opschiet op federaal niveau, maar ik heb geen vat op de termijnen die de Gewesten nodig zullen hebben om hun adviezen te verstrekken.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sponsorbeleid van de NMBS" (nr. A744)

14.01 Olivier Chastel (MR): Men kan geregeld vaststellen dat de NMBS clubs, verenigingen en evenementen sponsort – en dat is een goede zaak – maar men kan zich onmogelijk een coherent totaalbeeld van het gevoerde sponsoringbeleid vormen.

Wat zijn de krachtlijnen van het algemeen beleid van de NMBS inzake sponsoring? Welke bedragen heeft zij daarvoor in 2002 uitgetrokken? Welke evolutie plant de NMBS terzake voor de volgende jaren?

En Belgique, une période de transition allant jusqu'au 1er juin 2011 a été prévue pour le JAR 66. Les personnes ayant le JAR 145 peuvent donc continuer à exercer leur profession.

En revanche, en France, la licence JAR 66 est exigée pour le personnel de certification qui, après le 1^{er} juin 2001, a changé de société de maintenance. Les ex-Sabéniens ne peuvent donc pas y bénéficier d'une période de transition et je ne peux pas intervenir dans les affaires des autres Etats.

Nous mettons tout en oeuvre pour intégrer le JAR 66 dans notre droit national, mais il s'agit d'un travail légistique et technique très compliqué. J'ai exigé de l'administration qu'elle en fasse sa priorité n° 1. Une fois que ce travail sera finalisé, les Régions et le Conseil d'Etat seront consultés. Nous pensons que le travail de transposition sera terminé avant la fin de la présente législature.

13.03 Olivier Chastel (MR): Ces techniciens sont "victimes" de périodes de transition plus rapides à l'étranger et ne retrouvent pas de travail parce qu'ici, cette période est longue. Mais la transposition est donc attendue pour la fin de cette législature.

13.04 Isabelle Durant , ministre (en français) : Oui. J'avance le plus rapidement possible au niveau fédéral, mais je ne peux contrôler les délais qu'il faudra aux Régions pour donner leurs avis.

L'incident est clos.

14 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de parrainage de la SNCB" (n° A744)

14.01 Olivier Chastel (MR): L'on voit régulièrement et avec plaisir la SNCB parrainant des clubs, des associations ou des événements, mais il est impossible de se faire une image cohérente et globale de la politique de sponsorship menée.

Quelles sont les lignes de politique générale de la SNCB en matière de sponsorship ? Quels sont les montants qu'elle y a investis en 2002 ? Quelle est l'évolution en la matière programmée par la SNCB pour les prochaines années ?

14.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*) : Volgens het antwoord dat ik van de NMBS heb ontvangen, is sponsoring een van de vele communicatie-instrumenten. In het antwoord staat echter niets te lezen over krachtlijnen, middelen of doelstellingen.

In 2002 werd 2.285.605 euro in sponsoring geïnvesteerd.

De doelstellingen inzake communicatie en de bedragen die daarvoor worden uitgetrokken zijn opgenomen in het bedrijfsplan, op grond van de strategie die door het bedrijf werd uitgestippeld. Een doelgerichte sponsoringoperatie kan nodig blijken, maar men moet altijd de verwachte return afwegen. Dat alles werd nog niet vastgelegd.

14.03 **Olivier Chastel** (MR): Alle jaarcontracten voor sponsoring zouden naar verluidt zijn opgezegd, behalve die welke net werden hernieuwd vóór het aantreden van de nieuwe NMBS-directie. Dat laatste geldt onder meer voor het contract met Sporting Club Anderlecht!

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het 'tunen' of 'opzetten' van auto's" (nr. A716)**

15.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Heel wat jonge mensen hebben als hobby het *tunen* van auto's. Het *tunen* van auto's omvat het aanbrengen van accessoires en persoonlijke toevoegingen zoals spoilers en velgen, een uitgebreide muziekinstallatie...

De regelgeving is op dit punt onduidelijk; niemand weet wat kan en mag. Vaak wordt pas na een ongeval, wanneer het te laat is, door de verzekeringsmaatschappij opgeworpen dat het voertuig niet langer het voertuig is dat door haar werd verzekerd. Bovendien zijn de diverse centra voor autokeuring niet allemaal even soepel.

Is de regelgeving voldoende aangepast aan de tijdgeest? Overweegt de minister om de regels aan te passen? Hoe kunnen *tuning*-fanaten zich over de regels informeren? Kan de minister geen *tuning*-gids uitgeven of on line bekendmaken? Zal zij preciezere richtlijnen verstrekken aan de keuringscentra?

14.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La réponse de la SNCB que j'ai reçue indique que le sponsoring est un outil de communication parmi d'autres. Je n'y trouve pas de lignes directrices, traçant moyens et objectifs.

Les montants investis en sponsoring sont de 2.285.605 € en 2002.

Les objectifs de la communication et les moyens qui y seront accordés seront déterminés dans le plan d'entreprise, selon sa stratégie propre. Une opération de sponsoring bien ciblée peut s'avérer nécessaire, mais il faut toujours en peser le retour attendu. Tout cela n'a pas encore été déterminé.

14.03 **Olivier Chastel** (MR) : Il paraît que tous les contrats de sponsoring annuels ont été résiliés, sauf ceux qui ont été renouvelés juste avant la passation de pouvoir à la direction de la SNCB, comme par exemple le contrat avec le Sporting Club d'Anderlecht !

L'incident est clos.

15 **Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la 'customisation' des voitures" (n° A716)**

15.01 **Roel Deseyn** (CD&V): La customisation de voitures, également appelée *tuning*, constitue un loisir pour de très nombreux jeunes gens. Il s'agit d'agréments le véhicule d'accessoires et d'ajouts personnalisés tels que des spoilers, des jantes, une installation sonore très puissante, etc.

La réglementation n'est pas claire sur ce point. Nul ne sait ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. Souvent, ce n'est qu'après un accident, lorsqu'il est trop tard, que la compagnie d'assurance objecte que le véhicule ne correspond plus au véhicule qu'elle a assuré. En outre, les divers centres de contrôle technique ne se montrent pas tous d'une égale tolérance.

La réglementation est-elle suffisamment adaptée à l'air du temps ? La ministre envisage-t-elle d'adapter les règles ? Comment les adeptes de la customisation peuvent-ils s'informer des règles ? La ministre ne peut-elle publier un guide de la customisation, sur papier ou en ligne ? Edicterait-elle des directives précises à l'attention des centres de contrôle technique ?

15.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De constructie van motorvoertuigen is gereguleerd door het KB van 15 maart 1968. Twee bepalingen zijn van belang voor het verbouwen van een voertuig. De ingebruikneming van een chassis of een zelfdragend voertuig op de openbare weg is verboden voor zover dit laatste niet geheel overeenkomt met het type dat werd goedgekeurd op aanvraag van de constructeur. Elke verbouwing van een voertuig waardoor het niet meer overeenstemt met het proces-verbaal van goedkeuring wordt door mijn diensten bekrachtigd met een getuigschrift waarbij de afwijking wordt verleend van de erin vervatte gegevens.

M1-voertuigen moeten sinds 1 januari 1998 een Europees goedkeuringsattest hebben. Dit betekent dat 54 onderdelen aan Europese normen moeten voldoen.

De Europese regelgeving en de verkeersveiligheid hebben de *tuning* mogelijkheden beperkt, maar dat betekent niet dat men geen persoonlijk cachet kan geven aan zijn voertuig. Verbouwingen die geen wijzigingen aanbrengen aan onderdelen die het voorwerp van een goedkeuring zijn, worden aanvaard. Ik raad iedereen aan om zich vooraf voldoende te informeren, bijvoorbeeld bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Gezien de specificiteit is het nagenoeg onmogelijk om gedetailleerde informatie op de webstek van de FOD te plaatsen. Misschien kan het verstrekken van informatie verbeterd worden, want de verbouwers moeten de grenzen van het toelaatbare kennen.

15.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik ben natuurlijk ook tegen verbouwingen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Het is toch wenselijk dat er een soort on-line-instructie komt. Ik denk bijvoorbeeld aan de blinding van ruiten.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het rijdend materieel voor het GEN" (nr. A720)**

De **voorzitter**: Alle vragen en interpellaties over de nachtvluchten werden verschoven naar de commissie Binnenlandse Zaken. De diensten hebben u hierover toch gecontacteerd?

15.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): La construction de véhicules à moteurs est réglementée par l'arrêté royal du 15 mars 1968. En ce qui concerne la transformation de véhicules, deux dispositions sont importantes. L'utilisation d'un châssis ou d'un véhicule autoportant est interdite sur la voie publique pour peu que ce dernier ne corresponde pas parfaitement au type de châssis ayant été agréé à la demande du constructeur. Toute transformation effectuée à un véhicule de telle façon qu'il ne soit plus conforme au procès-verbal d'agrément est sanctionnée par un certificat accordant une dérogation audit procès-verbal.

Depuis le 1^{er} janvier 1998, les véhicules M1 ont besoin d'un certificat d'agrément européen, ce qui signifie que cinquante-quatre composants de ces véhicules doivent répondre à des normes européennes.

La réglementation européenne et la sécurité routière ont limité les possibilités de *tuning* mais cela ne veut pas dire que l'on ne peut donner un cachet personnel à son véhicule. Les transformations qui n'apportent pas de modifications à des composants qui sont l'objet d'un agrément sont autorisées. Je conseille à tout le monde de se renseigner suffisamment au préalable, par exemple au SPF Mobiliteit en Transports. Compte tenu de la spécificité de cette question, il est quasi impossible de placer des informations détaillées sur le site web du SPF. La communication d'informations est peut-être perfectible étant donné que ceux qui procèdent à des transformations sont censés connaître les limites de ce qui est admissible.

15.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Il est évident que je suis également opposé aux transformations dangereuses du point de vue de la sécurité routière. Et j'estime qu'il est quand même souhaitable de mettre en ligne une sorte de directive. Je songe par exemple au blindage des vitres.

L'incident est clos.

16 **Question de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le matériel roulant pour le RER" (n° A720)**

Le **président**: Toutes les questions et interpellations relatives aux vols de nuit ont été renvoyées en commission de l'Intérieur. Les services ne vous ont-ils pas contacté à ce sujet ?

16.01 Simonne Creyf (CD&V): Ja, maar het ging enkel over mijn interpellatie. Ik zal niettemin mijn vraag intrekken nu het Overlegcomité over deze zaak zal spreken.

Er zou een lastenboek worden opgesteld om zo op basis van een catalogus te kunnen kopen. Het investeringsplan voor het GEN zou in 270,8 miljoen euro voorzien, voor het saldo – 523,6 miljoen euro – wordt een specifieke leasing gepland. Voor de infrastructuurwerken zou 1,556 miljard euro worden uitgetrokken.

Is het lastenboek klaar? Wanneer kan het worden gepubliceerd? Is de regering het ermee eens dat de kosten voor de leasing ten laste van de exploitatierekening vallen? De Federale Participatiemaatschappij zou 623,1 miljoen euro reserveren voor het GEN. Is de financiering van het saldo – nogmaals 632,1 miljoen euro – ook verzekerd?

16.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): De gesprekken over het lastenboek met de NMBS zijn aan de gang. Zowel de NMBS als ikzelf hebben voorstellen geformuleerd, maar er is nog geen beslissing genomen. Alleszins moet aan drie belangrijke eisen worden voldaan: het comfort van de reizigers, de vlotte toegankelijkheid van de treinstellen en de mogelijkheid om snel in en uit te stappen voor veel passagiers.

Alvorens een bestelling te plaatsen, moeten alle technische mogelijkheden worden onderzocht. Ik hoop wel dat er heel binnenkort een beslissing kan worden genomen. Wanneer tweederde van het materieel via een leasingoperatie ter beschikking komt, zal dat ten laste van de exploitatierekening van de NMBS zijn. Als het GEN een exploitatietekort heeft, moeten er bijkomende inspanningen van de federale regering komen.

Er is een akkoord tussen de Gewesten en de federale overheid. Dit akkoord werd al goedgekeurd door het Waalse en het Brusselse Gewest. De financiering van de infrastructuurwerken gebeurt dus via het GEN-fonds. De regering heeft op 17 oktober 2002 beslist om dit fonds tot een maximaal bedrag van 65 miljard Belgische frank te doen aanvullen door de Federale Participatiemaatschappij.

(*Frans*) Het geld werd gestort en is dus beschikbaar. Er wordt vooruitgang geboekt in dit dossier, maar de zes partijen moeten het eens zijn

16.01 Simonne Creyf (CD&V): En effet, mais il ne s'agissait que de mon interpellation. Je vais toutefois retirer ma question, puisque le Comité de concertation doit examiner ce dossier.

Un cahier des charges aurait été élaboré pour permettre d'acheter sur catalogue. Le plan d'investissement du RER prévoirait 270,8 millions d'euros, un leasing spécifique étant prévu pour le solde – 523,6 millions d'euros. Un montant de 1,556 milliard d'euros serait dégagé pour les travaux d'infrastructure.

Le cahier des charges est-il prêt ? Quand pourra-t-il être publié ? Le gouvernement accepte-t-il que les coûts du leasing soient à charge du compte d'exploitation ? La Société fédérale de participation réserverait 623,1 millions d'euros pour le RER. Le financement du solde – à nouveau 632,1 million d'euros – est-il également assuré ?

16.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Les pourparlers avec la SNCB à propos du cahier des charges sont en cours. La SNCB comme moi-même avons formulé des propositions mais aucune décision n'a encore été prise. Il faut de toute façon que trois conditions importantes soient remplies : le confort des voyageurs, l'accessibilité rapide des rames de train et la possibilité, pour de nombreux passagers, de monter et de descendre rapidement.

Avant de passer commande, il faut étudier toutes les possibilités techniques. J'espère qu'une décision pourra être prise très prochainement. Si les deux tiers du matériel sont acquis par le biais d'une opération de leasing, cela sera à charge du compte d'exploitation de la SNCB. Si le RER présente un déficit d'exploitation, le gouvernement fédéral devra consentir des efforts supplémentaires.

Un accord a été conclu entre les Régions et le pouvoir fédéral. Cet accord a déjà été approuvé par la Région wallonne et la Région bruxelloise. Le financement des travaux d'infrastructure est donc assuré par le biais du Fonds RER. Le 17 octobre 2002, le gouvernement a décidé de faire compléter ce fonds par la Société fédérale de participation jusqu'à un montant maximal de 65 milliards de francs belges.

(*En français*) L'argent a été versé et est donc disponible. Ce dossier avance mais nécessite l'entente entre les six parties et cela prend du

en dat is tijdrovend.

Wie eraan twijfelt of er wel een GEN-dossier bestaat, kan best eens poolshoogte gaan nemen in de streek van Nijvel of Waterloo, waar momenteel heel wat besprekingen aan de gang zijn. Ze zullen zien welke beslissingen er worden genomen inzake investeringen en rollend materieel.

16.03 Simonne Creyf (CD&V): De gesprekken over het lastenboek slepen wel erg lang aan. Klopt het dat er een conflict bestaat tussen het kabinet en de NMBS over de wijze waarop er gekozen zal worden voor bepaalde toestellen? Is er al een akkoord over de financiering met de minister van Begroting?

16.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Het gaat om een betaling die moet gebeuren in de periode 2005 tot 2007, de minister van Begroting kan daarover nog niets zeggen.

16.05 Simonne Creyf (CD&V): Ik kan hem alleszins zijn mening vragen.

16.06 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Misschien verschil ik van mening met de minister van Begroting, dat weet ik niet. Wij werken in elk geval stap voor stap en wij willen geen discussie aangaan over betalingen die pas in 2005 zullen gebeuren.

16.07 Simonne Creyf (CD&V): Ik zal de ministers Vande Lanotte en Daems hierover ondervragen.

16.08 Minister Isabelle Durant (Frans): Over die kwestie wordt nu geen beslissing genomen omdat zij niet actueel is en daarover op dit ogenblik niet moet worden beslist. Bovendien is het een discussie die aan de gang is en geen conflict. Persoonlijk ben ik voorstander van specifiek materieel voor voorstadsverkeer. Wij moeten het eerst eens geraken over een aantal principiële kwesties zodat de NMBS een bestek kan opstellen.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-biljet voor uitgewezen asielzoekers" (nr. A727)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "gratis treinbiljetten voor uitgewezen asielzoekers" (nr. A749)

temps.

Pour répondre à ceux qui doutent de l'existence d'un dossier RER, je les invite à se rendre aux débats qui se tiennent pour l'instant du côté de Nivelles ou de Waterloo. Ils se rendront compte de la réalité des décisions prises en matière d'investissements et de matériel roulant.

16.03 Simonne Creyf (CD&V): Les discussions relatives au cahier des charges s'éternisent. Est-il exact qu'un conflit sur la manière de sélectionner certains appareils oppose le cabinet et la SNCB ? Un accord sur le financement a-t-il déjà été conclu avec le ministre du Budget ?

16.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un paiement qui devra intervenir au cours de la période 2005 à 2007. Le ministre du Budget ne peut donc encore rien décider à ce sujet.

16.05 Simonne Creyf (CD&V): Je lui demanderai néanmoins son opinion.

16.06 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Il se peut que le ministre du Budget et moi ayons des opinions différentes. Dans tous les cas, nous procédons par étapes et ne souhaitons entamer aucune discussion sur des paiements prévus pour 2005.

16.07 Simonne Creyf (CD&V): J'interrogerai les ministres Vande Lanotte et Daems à ce sujet.

16.08 Isabelle Durant, ministre (en français): Cette question n'est pas tranchée parce qu'elle n'est pas d'actualité et qu'elle ne doit pas être tranchée pour l'instant. En outre, nous sommes en pleine discussion et non en plein conflit. Pour ma part, je défends l'idée d'un matériel de type suburbain. Il s'agit à présent de se mettre d'accord sur des questions de principe afin que la SNCB puisse établir un cahier de charge.

L'incident est clos.

17 **Questions jointes de**

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les billets de la SNCB destinés aux demandeurs d'asile expulsés" (n° A727)
- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les billets de train gratuits fournis aux demandeurs d'asile expulsés" (n° A749)

17.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Om discussies en incidenten met uitgewezen asielzoekers te vermijden creëerde de NMBS het zogenaamde nulticket. Wanneer de reiziger over een uitwijzingsbevel beschikt dat niet ouder dan twee maanden is, ontvangt hij een gratis ticket tot aan de grens. De kans op misbruik is reëel omdat niemand controleert of de asielzoeker ook werkelijk het land verlaat.

Kent en steunt de minister deze maatregel? Op wiens verzoek werd de maatregel ingevoerd? Hoe zal de minister misbruiken tegengaan? Werden er reeds misbruiken gemeld? Gebeurt er een registratie van de nultickets? Wordt het nulticket ook uitgereikt als het uitwijzingsbevel ouder is dan twee maanden? Worden de namen van de betrokkenen overgemaakt aan Binnenlandse Zaken? Wie betaalt deze tickets, de NMBS of Binnenlandse Zaken?

17.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Uitgewezen asielzoekers krijgen gratis treinbiljetten wanneer ze een uitwijzingsbevel voorleggen dat niet meer dan twee maanden oud is, terwijl een uitwijzingsbevel eigenlijk binnen de vijf dagen moet worden opgevolgd en daarbij gemakkelijk kan worden vervalst. Dit moet wel tot misbruiken leiden. De NMBS betaalt voorlopig, maar uiteindelijk zal het de belastingbetaler zijn die voor deze regeling opdraait.

Op welke manier worden deze sommen gerecupereerd? Welke maatregelen overweegt de minister om deze maatregel zo snel mogelijk te schorsen?

17.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De NMBS voerde het nulticket in na een aantal incidenten met agressieve asielzoekers. Het mag uitgereikt worden aan reizigers in het bezit van een uitwijzingsbevel van maximaal twee maanden oud en het mag uitgeschreven worden tot aan het laatste station voor de grens.

(Frans) Het is belangrijk dat asielzoekers, ook uitgeprocedeerde asielzoekers, op dezelfde voet behandeld worden als de andere reizigers.

Wat de kostprijs van een dergelijke maatregel betreft, herinner ik u eraan dat er op dit moment ook al meer dan 500 parlementsleden - en dan heb ik het nog niet over alle anderen - op kosten van de gemeenschap reizen. In tegenstelling tot de

17.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Pour éviter discussions et incidents éventuels, la SNCB a créé un titre de transport gratuit à l'intention des demandeurs d'asile expulsés. Tout voyageur en possession d'un ordre d'expulsion datant de moins de deux mois peut obtenir un billet gratuit lui permettant de rejoindre la frontière. Les risques d'abus sont toutefois bien réels, car personne ne vérifie que les demandeurs d'asile ont effectivement quitté le pays.

La ministre a-t-elle connaissance de cette mesure et la soutient-elle ? Qui a demandé cette mesure ? Comment la ministre va-t-elle réprimer les abus ? Des abus ont-ils déjà été constatés ? Les billets gratuits sont-ils enregistrés ? Sont-ils accordés aux demandeurs d'asile qui produisent un ordre d'expulsion antérieur à deux mois ? Les noms des demandeurs concernés sont-ils transmis au département de l'Intérieur ? Qui, de la SNCB ou du département de l'Intérieur, prend en charge le prix de ces billets ?

17.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Les demandeurs d'asile déboutés reçoivent donc des titres de transport gratuits s'ils peuvent produire un ordre de quitter le territoire datant d'il y a moins de deux mois, alors qu'un tel ordre doit en fait être exécuté dans les cinq jours, tout en étant facilement falsifiable. Bref, les abus sont inévitables. Pour l'instant, c'est la SNCB qui paie, mais c'est le contribuable qui finira par financer cette mesure.

De quelle façon ces montants sont-ils récupérés? Quelles mesures la ministre envisage-t-elle pour suspendre la mesure au plus vite?

17.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La SNCB a introduit le titre de transport gratuit après plusieurs incidents avec des demandeurs d'asile agressifs. Il peut être délivré aux voyageurs en possession d'un ordre de quitter le territoire délivré depuis deux mois au maximum et il peut être établi jusqu'à la dernière gare avant la frontière.

(En français) Il est important que les demandeurs d'asile, même déboutés, soient considérés au même titre que les autres voyageurs.

Concernant les coûts engendrés par une telle mesure, je vous rappelle que plus de 500 parlementaires - pour ne parler que d'eux - voyagent déjà aux frais de la collectivité. Contrairement à M. Mortelmans, je ne considère

heer Mortelmans geloof ik niet dat dit voor problemen zorgt.

(Nederlands): De NMBS is op het ogenblik bezig om deze problematiek in kaart te brengen en tot een kostenraming te komen. Daarna zal er een financiële overeenkomst met de overheid worden geregeld.

17.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik ga helemaal niet akkoord met de redenering van de minister: als men die volgt, mag uiteindelijk iedereen gratis op de trein. Daarbij is het de overheid die bepaalt wie er vrijkaarten krijgt, dus is het ook normaal dat de overheid de kosten voor de NMBS compenseert.

De NMBS beperkt zich tot het nemen van een ad-hocmaatregel voor de met de trein reizende uitgewezen asielzoekers. Het probleem wordt hierdoor niet structureel aangepakt. Is er sprake van enige vorm van coördinatie met de bus-en tramdiensten? Werd al overleg gepleegd met de minister van Binnenlandse Zaken?

17.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Deze maatregel van de NMBS kadert in het falende uitwijzingsbeleid van de regering. Over mogelijke fraude heeft de minister niets willen zeggen. Waarom voert men geen systeem in waarbij bijvoorbeeld het OCMW een enkel ticket uitschrijft en ook zorgt voor een aangepaste begeleiding tot aan de landsgrenzen. Het huidige systeem is volslagen zinloos.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Europese havenstaking" (nr. A742)

18.01 Daan Schalck (SP.A): Verleden vrijdag legden havenarbeiders uit dertien Europese landen het werk neer uit protest tegen een voorstel van de Europese Commissie inzake de liberalisering van de havendiensten en de goederenafhandeling. In België wijzen zowel werknemers als werkgevers het voorstel van commissaris de Palacio af: men wil trouw blijven aan de zogenaamde wet-Major die het statuut van havenarbeider regelt en de toegang tot het beroep uitdrukkelijk voorbehoudt aan erkende en goed opgeleide havenarbeiders, die noodzakelijk zijn om zowel veiligheid als efficiëntie bij de goederenafhandeling te waarborgen.

Wat is de houding van België ten opzichte van het

pas que cette disposition pose des problèmes.

(En néerlandais): La SNCB est actuellement occupée à définir la question et à évaluer les coûts. Une convention financière avec les autorités sera ensuite élaborée.

17.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Je ne partage pas du tout le raisonnement de la ministre : dans ces conditions, tout le monde pourra en fin de compte voyager gratuitement en train. En outre, ce sont les pouvoirs publics qui déterminent qui bénéficie de billets gratuits, il est donc normal qu'ils compensent les coûts de la SNCB.

La SNCB se borne à prendre une mesure ad hoc pour les demandeurs d'asile expulsés voyageant en train. Le problème n'est donc pas abordé structurellement. Y a-t-il une quelconque forme de coordination avec les services de trams et de bus ? Une concertation avec le ministre de l'Intérieur a-t-elle déjà été organisée ?

17.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Cette mesure de la SNCB s'inscrit dans la politique fédérale d'éloignement, menée sans succès par le gouvernement. La ministre n'a rien voulu dire d'une fraude éventuelle. Pourquoi ne pas introduire un système où, par exemple, le CPAS achèterait un aller simple et assurerait également un accompagnement adapté jusqu'aux frontières nationales. Le système actuel n'a aucun sens.

L'incident est clos.

18 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la grève portuaire européenne" (n° A742)

18.01 Daan Schalck (SP.A): Vendredi dernier, les dockers de treize pays européens ont arrêté le travail en signe de protestation contre une proposition de la Commission européenne concernant la libéralisation des services portuaires et de la manutention des marchandises. En Belgique, les employeurs et les travailleurs rejettent de concert la proposition de la commissaire de Palacio: ils restent fidèles à la loi Major qui règle le statut des dockers et restreint explicitement l'accès à la profession à des travailleurs agréés et qualifiés, indispensables pour garantir la sécurité et l'efficacité de la manutention des marchandises.

Quelle est l'attitude de la Belgique à l'égard de la

voorstel-de Palacio? Wat zal ons land ondernemen alvorens het voorstel in de Europese ministerraad wordt aangenomen? Staat België geïsoleerd met zijn standpunt?

18.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De ontwerprichtlijn van commissaris de Palacio bevindt zich nu in het stadium van de tweede lezing in het Europees Parlement. Normaliter zal de geamendeerde tekst in het voorjaar op de agenda van de ministerraad van de Europese ministers van Vervoer worden geplaatst. De positie van België zal tegen die datum niet gewijzigd zijn in vergelijking met de Europese ministerraad van 17 juni 2002. We willen niet dat er aan onze nationale wetgeving inzake goederenafhandeling in havens fundamenteel wordt getornd.

België hecht veel belang aan de aanwezigheid van sociale en veiligheidscriteria in de richtlijn. Ook is het voor ons cruciaal dat de bevoegde autoriteit autonoom bepaalt of de loodsdienst in de haven al dan niet wordt opengesteld voor de vrije markt. De mogelijkheden van de zelfafhandeling zullen eerder beperkt blijven. We zijn er ook in geslaagd een bijkomende considerans inzake veiligheid, gezondheid en sociale bescherming in de tekst van de ontwerprichtlijn in te voegen. Er komt een grotere commerciële stabiliteit door de verlenging van de maximale duur van de concessies.

Ik ben ervan overtuigd dat België niet alleen staat met zijn standpunt. Hopelijk is er een aantal grotere lidstaten die onze bezorgdheid op het vlak van veiligheid, gezondheid en sociale bescherming bij de goederenafhandeling in de havens, deelt. Ik zal alleszins met mijn Europese collega-ministers overleg blijven plegen inzake deze maatregel.

18.03 **Daan Schalck** (SP.A): Dit standpunt bevat me. Velen hebben trouwens de indruk dat commissaris de Palacio een nationale, Spaanse agenda via deze Europese richtlijn wil realiseren. Ik hoop dat ons land de nodige steun vindt om de ontwerprichtlijn alsnog bij te sturen.

Het incident is gesloten.

19 **Samengevoegde vragen van**
- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een mogelijke uitzondering van de helmdraagplicht voor wijkagenten die zich verplaatsen met een

proposition de Palacio ? Que va entreprendre notre pays avant que la proposition ne soit adoptée en Conseil des ministres de l'Union européenne ? La position de la Belgique est-elle isolée ?

18.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Le projet de directive de la commissaire de Palacio se trouve actuellement au stade de la deuxième lecture au Parlement européen. Normalement, le texte amendé sera inscrit à l'ordre du jour du Conseil européen des ministres des Transports au printemps. D'ici-là, la Belgique ne modifiera pas sa position par rapport à celle qu'elle a adoptée lors du Conseil européen du 17 juin 2002. Nous ne voulons pas que notre législation nationale relative à la manutention des marchandises dans les ports soit fondamentalement modifiée.

La Belgique accorde un très grand intérêt à la présence de critères sociaux et de sécurité dans la directive. De même, il est pour nous crucial que l'autorité compétente décide de manière autonome de l'ouverture au marché du service de lamanage dans le port. Les possibilités en matière d'auto-manutention resteront toutefois assez limitées. Nous sommes également parvenus à insérer une disposition supplémentaire en matière de sécurité, de santé et de protection sociale dans le texte du projet de directive. La prolongation de la durée maximale des concessions accroîtra la stabilité commerciale.

Je suis convaincue que la Belgique n'est pas le seul pays à soutenir ce point de vue. Espérons que d'autres Etats membres, plus grands, partagent nos préoccupations en matière de sécurité, de santé et de protection sociale dans le cadre de la manutention des marchandises dans les ports. Je poursuivrai en tout cas la concertation avec mes homologues européens.

18.03 **Daan Schalck** (SP.A): Ce point de vue m'agrée. Nombreux sont ceux qui ont l'impression que la commissaire de Palacio cherche à réaliser, par la voie de cette directive européenne, des objectifs qui cadrent dans la politique nationale espagnole. J'espère que notre pays pourra bénéficier du soutien nécessaire en vue de l'adaptation du projet de directive.

L'incident est clos.

19 **Questions jointes de**
- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une exemption éventuelle de l'obligation du port du casque pour les agents de quartier se déplaçant

bromfiets klasse A" (nr. A746)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitzonderingen op de helmdraagplicht voor bromfietzers van klasse A" (nr. A759)

19.02 19.01 Dirk Pieters (CD&V): Eerder zei minister Durant al dat een komende aanpassing van het verkeersreglement uitzonderingen zal toelaten op de helmplicht voor bestuurders van bromfietsen klasse A. Er wordt onder meer gedacht aan postbodes en krantenjongens. Zou er ook geen uitzondering gemaakt kunnen worden voor wijkagenten die zich tijdens de dienst op een bromfiets klasse A verplaatsen? Het dragen van een helm in plaats van een kepie verlaagt hun herkenbaarheid en dus ook hun aanspreekbaarheid. Een helm zou de wijkagent ook kunnen hinderen als hem iets wordt toegeroepen. Wat denkt de minister over een eventuele vrijstelling voor wijkagenten?

Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ook ik ben benieuwd naar de categorieën van bestuurders van bromfietsen van klasse A die een uitzondering zullen krijgen. Zullen senioren of gehoorgestoorden over een vrijstelling kunnen beschikken? Welke criteria zal men hanteren om de uitzonderingen op de helmplicht toe te staan?

19.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Mijn diensten hebben nog geen aanvragen voor een vrijstelling ontvangen van de lokale politie. Postbodes hebben een vrijstelling gekregen omdat ze voortdurend zware lasten dragen en zich vaak moeten bukken. Voor politieagenten geldt dat niet. Overigens blijven postbodes verplicht een helm te dragen op weg van en naar het postkantoor.

Wijkagenten hebben daarnaast een voorbeeldfunctie. Ik heb er grote moeite mee uitgerekend hen te ontheffen van verplichtingen die de verkeersveiligheid ten goede komen. Wijkagenten te voet zijn trouwens het gemakkelijkst aanspreekbaar.

Een gehoorstoornis is geen onoverkomelijke handicap in het verkeer. Met een helm op hoor je toch niks. Als mensen met een hoorapparaat geen passende helm vinden, moeten ze dat hoorapparaat maar uitdoen.

Kortom, ik ben niet bij voorbaat tegen om het even welke uitzondering, maar er moeten wel zeer goede

en vélomoteur de classe A" (n° A746)

- M. Jan Mortelmans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les exemptions du port du casque obligatoire pour les vélomoteurs de classe A" (n° A759)

19.02 19.01 Dirk Pieters (CD&V): La ministre Durant avait déclaré, il y a quelque temps, qu'une prochaine adaptation du Code de la route permettrait de faire une exception à l'obligation du port du casque pour les conducteurs de vélomoteurs de type A. Cette mesure concernerait notamment les facteurs et les distributeurs de journaux. Ne pourrait-on également consentir une exception pour les agents de quartier qui utilisent une motocyclette de type A pour leurs déplacements pendant les heures de service ? Le port d'un casque, au lieu d'un képi, les rend plus difficilement identifiables et donc moins accessibles. Un casque peut également gêner l'agent s'il doit réagir à une interpellation. Que pense la ministre d'une dispense éventuelle pour les agents de quartier ?

Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je suis, moi aussi, impatient de savoir quels utilisateurs de motocyclettes de type A seront dispensés du port du casque. Les personnes âgées ou souffrant de troubles de l'audition seront-elles également concernées ? Quels critères détermineront les exceptions à cette règle ?

19.03 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais) : Mes services n'ont pas encore reçu de la police locale de demande d'exemption. Les facteurs ont obtenu une exemption parce qu'ils portent continuellement de lourdes charges et doivent souvent se baisser. Ce n'est pas le cas des agents de police. Par ailleurs les facteurs doivent toujours porter le casque sur le chemin du bureau de poste.

Des agents de quartier ont une fonction exemple. Je suis très réticente à les dispenser d'obligations qui bénéficient à la sécurité routière. Les agents de quartier à pied sont d'ailleurs les plus accessibles.

Un défaut d'audition n'est pas un handicap insurmontable dans la circulation. On n'entend de toute façon rien avec un casque sur la tête. Les porteurs d'un appareil auditif qui ne trouveraient de casque à leur mesure n'ont qu'à ôter leur appareil.

Bref, je ne suis pas opposé a priori à toute exception, mais elle doit être dûment fondée.

redenen voor zijn.

19.04 Dirk Pieters (CD&V): Het gaat om complexe afwegingen. Ik heb de indruk dat de discussie nog niet is beslecht.

19.05 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Het valt in mijn ogen bijzonder moeilijk te verdedigen dat een agent de regels niet zou hoeven te eerbiedigen. Ik ben niet absoluut afwijzend tegenover zo'n uitzondering, maar men zal me dan toch moeten overtuigen.

19.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik vraag dat de minister toch zou overwegen de lokale politie vrij te stellen van de verplichting een helm te dragen. Waarom de postbodes wel en de agenten niet? De voorbeeldfunctie is een slecht argument: bij sommige operaties hoeven politieagenten bijvoorbeeld geen gordel te dragen. Zonder hoorapparaat aan het verkeer deelnemen is veel gevaarlijker dan geen helm dragen. Minister Durant moet nog eens heel goed nadenken over die maatregel.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van het plaatselijk verkeer (verkeersbord C3 + het onderbord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer')" (nr. A747)

20.01 Dirk Pieters (CD&V): De rechtspraak over het verkeersbord "Uitgezonderd plaatselijk verkeer" is niet consistent. Recent was een rechter zelfs van oordeel dat de intentie om te parkeren al een geldige reden is om het bord voorbij te rijden, wat het nut ervan natuurlijk volstrekt uitholt. Wat zal de minister aan deze situatie doen?

20.02 Minister Isabelle Durant (*Nederlands*): Het gebrek aan een wettelijke definitie van de term 'plaatselijk verkeer' heeft geleid tot uiteenlopende interpretaties. Ik heb een ontwerp van KB opgesteld met een duidelijke definitie voor 'plaatselijk verkeer' en 'plaatselijke bediening'. Volgens dat ontwerp wordt de toegang tot een openbare weg met een dergelijk bord beperkt tot de inwoners van die weg en hun bezoekers, leveranciers, voertuigen voor onderhoud en toezicht, prioritaire voertuigen, fietsers en ruiters.

Op 19 december 2002 heb ik het ontwerp van KB

19.04 Dirk Pieters (CD&V): Il s'agit d'une évaluation complexe. J'ai l'impression que la question n'est pas encore tranchée.

19.05 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): Qu'un agent ne soit pas tenu de respecter les règles me paraît difficilement défendable. Une telle exemption n'est pas exclue a priori, mais il faudra qu'on me convainque du bien-fondé d'une telle mesure.

19.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je demande que la ministre envisage la possibilité d'accorder une exemption de l'obligation du port du casque à la police locale. Pourquoi accorder une dérogation aux agents des postes et pas aux policiers? La fonction d'exemple de la police ne constitue pas un argument valable: pour certaines opérations, les policiers sont exemptés de l'obligation du port de la ceinture. Se déplacer dans la circulation sans appareil auditif est beaucoup plus dangereux que de ne pas porter de casque. La ministre Durant devrait réexaminer cette mesure.

L'incident est clos.

20 Question de M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème de la circulation locale (signal routier C3 + panneau additionnel 'excepté circulation locale')" (n° A747)

20.01 Dirk Pieters (CD&V): La jurisprudence relative au panneau de circulation "Excepté circulation locale" n'est pas consistante. Récemment, un juge a même estimé que la seule intention de se garer constitue une raison valable pour ne pas tenir compte du panneau, lequel perd alors toute son utilité. Que compte faire la ministre pour remédier à cette situation ?

20.02 Isabelle Durant, ministre (*en néerlandais*): L'absence de définition légale de l'expression « circulation locale » a donné lieu à des interprétations divergentes. J'ai rédigé un projet d'arrêté royal comportant une définition claire des notions de « circulation locale » et de « desserte locale ». Selon ce projet, l'accès à une voie publique au début de laquelle on trouvera un tel panneau sera limité aux habitants de cette voie et à leurs visiteurs ainsi qu'aux fournisseurs, aux véhicules d'entretien et de surveillance, aux véhicules prioritaires, aux cyclistes et aux cavaliers.

Le 19 décembre 2002, j'ai adressé ce projet

voor advies naar de Gewesten gestuurd. Ik verwacht zeer binnenkort een antwoord en de zaak zal dan snel zijn geregeld.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17:13 uur.

d'arrêté royal pour avis aux Régions. J'attends leur réponse très prochainement. Ensuite, cette affaire sera vite réglée.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h. 13.