



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

04-07-2005

Après-midi

maandag

04-07-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le réaménagement de la place de la gare à Anvers-Berchem" (n° 6942)
Orateurs: **Claude Marinower, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création d'un 'Diamond Boulevard' dans les bâtiments rénovés de la gare centrale d'Anvers" (n° 7071)
Orateurs: **Claude Marinower, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 7090)
Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL" (n° 7107)
Orateurs: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'achat de certains titres de transport dans les trains" (n° 7118)
Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cartes train scolaires" (n° 7119)
Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'étude relative aux tarifs de la large bande en Europe" (n° 7168)
Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-

INHOUD

Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de heraanleg van het stationsplein in Antwerpen-Berchem" (nr. 6942)
Sprekers: **Claude Marinower, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het creëren van een Diamond Boulevard in het vernieuwde station Antwerpen-Centraal" (nr. 7071)
Sprekers: **Claude Marinower, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 7090)
Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ADSL-dekking" (nr. 7107)
Sprekers: **Joseph Arens, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aanschaffen van bepaalde vervoerbewijzen in de trein" (nr. 7118)
Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de schooltreinkaarten" (nr. 7119)
Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studie over de breedbandtarieven in Europa" (nr. 7168)
Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du dossier relatif à la gratuité des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail" (n° 7261)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken betreffende het gratis woon-werkverkeer per trein" (nr. 7261)

Sprekers: Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attention accordée au confort lors d'une augmentation du nombre d'usagers du rail" (n° 7269)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zorg voor het comfort bij stijging van het aantal treingebruikers" (nr. 7269)

Sprekers: Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des détectives privés pour une enquête interne à La Poste" (n° 7306)

Orateurs: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van privé-detectives voor een intern onderzoek bij De Post" (nr. 7306)

Sprekers: Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

12 Samengevoegde vragen van 12

- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le déplacement de boîtes aux lettres" (n° 7328)

12 - de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verplaatsen van postbussen" (nr. 7328)

- Mme Valérie Déom au vice-premier ministre et ministre Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des boîtes aux lettres les moins utilisées et l'installation de boîtes aux lettres aux endroits fréquentés" (n° 7336)

12 - mevrouw Valérie Déom aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het weghalen van weinig gebruikte postbussen en het plaatsen van postbussen op drukbezochte plaatsen" (nr. 7336)

- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les boîtes aux lettres de La Poste" (n° 7359)

12 - de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de brievenbussen van De Post" (nr. 7359)

Orateurs: Roel Deseyn, Valérie Déom, André Perpète, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Sprekers: Roel Deseyn, Valérie Déom, André Perpète, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attitude de la Deuxième Chambre néerlandaise et de la ministre néerlandaise des Transports Mme Peijs en ce qui concerne le Rhin de fer" (n° 7339)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de houding van de Nederlandse Tweede Kamer en verkeersminister Peijs betreffende de IJzeren Rijn" (nr. 7339)

Sprekers: Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Poix-Saint-Hubert"

16 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Poix-

(n° 7360)

Orateurs: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Saint-Hubert" (nr. 7360)

Sprekers: **André Perpète, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'acquisition de nouvelles rames pour le RER" (n° 7386)

Orateurs: , **Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

17 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankoop van nieuwe GEN-treinstellen" (nr. 7386)

Sprekers: , **Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrôle du transport de marchandises par rail" (n° 7399)

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

19 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de controle op het goederenvervoer per spoor" (nr. 7399)

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction d'un nouveau système de signalisation" (n° 7398)

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

20 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van een nieuw signalatiesysteem" (nr. 7398)

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente projetée de terrains de la SNCB" (n° 7456)

Orateurs: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

21 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande verkoop van terreinen van de NMBS" (nr. 7456)

Sprekers: **Hilde Vautmans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le droit de passage réclamé par la SNCB à des opérateurs de télécommunications" (n° 7475)

Orateurs: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

23 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het doorgangsrecht aangerekend door de NMBS aan telecommunicatieoperators" (nr. 7475)

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le fret ferroviaire" (n° 7489)

Orateurs: **Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

24 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vrachtvervoer per spoor" (nr. 7489)

Sprekers: **Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "le service Permis de conduire du SPF Mobilité et Transports" (n° 7393)

Orateurs: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

25 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de dienst 'Rijbewijzen' van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 7393)

Sprekers: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la troisième directive européenne

26 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de derde Europese

sur le permis moto" (n° 7448)		richtlijn betreffende het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 7448)	
<i>Orateurs:</i> Annick Saudoyer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Annick Saudoyer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "les autorisations spéciales de stationnement pour les dispensateurs d'aide médicale urgente" (n° 7451)	27	Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Mobiliteit over "het aanvaard aangepast parkeren voor dringende medische hulp" (nr. 7451)	27
<i>Orateurs:</i> Patrick De Groote, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Patrick De Groote, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	29	Samengevoegde vragen van	29
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 7430)	29	- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 7430)	29
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 7447)	29	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 7447)	29
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 7495)	29	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 7495)	29
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le financement de la signalisation variable aux abords des écoles" (n° 7457)	32	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van variabele signalisatie in schoolomgevingen" (nr. 7457)	32
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les cartes spéciales de stationnement pour les initiatives de voiture en libre-service" (n° 7517)	33	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de speciale parkeerkaarten voor autodeelinitiatieven" (nr. 7517)	33
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	34	Samengevoegde vragen van	34
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les tests organisés pour la restitution du permis de conduire et la charge de travail pour le VDAB" (n° 7571)	34	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de tests voor het terugkrijgen van het rijbewijs en de werklast voor de VDAB" (nr. 7571)	34
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la substitution de l'IBSR aux services régionaux de placement et de formation pour l'organisation des tests psychologiques que doivent passer les conducteurs déçus de leur droit de conduire" (n° 7591)	34	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vervanging van de gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling en opleiding door het BIVV met betrekking tot de psychologische tests bij het verval van het recht op sturen" (nr. 7591)	34
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le plan d'action relatif aux passages à niveau dangereux" (n° 7716)	36	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het actieplan onveilige overwegen" (nr. 7716)	36
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

LUNDI 04 JUILLET 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 04 JULI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 11 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le réaménagement de la place de la gare à Anvers-Berchem" (n° 6942)

01.01 Claude Marinower (VLD): Le réaménagement de la place de la gare à Anvers-Berchem est en cours depuis plus de cinq ans et l'on n'entrevoit pas encore la fin du tunnel. Les travaux ont débuté le 7 avril 2003. A l'époque, il était prévu que les travaux se terminent en avril 2004. La SNCB, le maître d'œuvre principal, est en conflit avec l'entrepreneur principal. A l'heure actuelle, les travaux ne sont poursuivis que sporadiquement et l'on n'observe aucun progrès visible.

Comment évolue le chantier après le nouveau planning de chantier introduit début avril ? Quelle est la date butoir actuelle ? A une question posée par M. Van Campenhout en mai, le ministre a répondu qu'il n'avait pas l'intention d'entreprendre des démarches juridiques à l'encontre de l'entrepreneur principal, hormis la mise en demeure et l'application de la clause de pénalité pour exécution tardive. Le ministre a-t-il changé de point de vue depuis ?

Quels enseignements peut-on tirer de ce dossier, compte tenu du fait principalement que le réaménagement de la *Koningin Astridplein* à la Gare centrale d'Anvers accuse un retard de plusieurs mois ? Recourra-t-on à l'avenir à une régie appropriée pour éviter un tel chaos ?

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de heraanleg van het stationsplein in Antwerpen-Berchem" (nr. 6942)

01.01 Claude Marinower (VLD): De heraanleg van het stationsplein in Antwerpen-Berchem duurt nu al meer dan vijf jaar en het einde van deze lijdensweg is nog niet in zicht. De werken werden op 7 april 2003 aangevat. De geplande einddatum was toen april 2004. Hoofdbouwheer NMBS is in een conflict verwickeld met de hoofdaannemer. Op dit moment wordt er slechts sporadisch gewerkt en is er geen vooruitgang waar te nemen.

Hoe evolueert de werf na de nieuwe werfplanning die begin april werd ingevoerd? Wat is de huidige deadline van de werken? Op een vraag van de heer Van Campenhout in mei antwoordde de minister dat hij niet van plan was om juridische stappen te ondernemen tegen de hoofdaannemer, buiten de ingebrekestelling en de inwerkingtreding van de boeteclausule voor laattijdige uitvoering. Is de minister ondertussen van standpunt veranderd?

Welke lessen kunnen er worden getrokken uit dit dossier, zeker gezien het feit dat de heraanleg van het Koningin Astridplein aan het Centraal Station in Antwerpen al vele maanden achterstand heeft opgelopen? Komt er in de toekomst een gestroomlijnde regie om dergelijke chaos te vermijden?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Le calendrier des travaux a effectivement pris un sérieux retard, mais je ne partage pas les conclusions de M. Marinower à ce propos. Confier les travaux à l'entrepreneur le moins cher peut en effet parfois entraîner des problèmes, mais ne pas le faire crée toujours des problèmes.

Il n'est absolument pas exact que les autorités se concurrencent. Il n'y a qu'une seule autorité compétente et jusqu'à présent celle-ci n'a pas encore remplacé l'entrepreneur. Elle aurait peut-être dû le faire. L'échéance est à présent fixée avant le début des vacances du secteur de la construction. Si, une fois de plus, l'entrepreneur ne la respecte pas, j'insisterai pour qu'il soit remplacé.

01.03 Claude Marinower (VLD) : Le plus important est de procéder éventuellement au remplacement de l'entrepreneur. Le chantier doit se poursuivre car il s'agit d'une des gares les plus fréquentées du pays.

Il est exact que l'exclusion de l'entrepreneur le moins cher ne constitue pas une bonne solution.

L'incident est clos.

02 Question de M. Claude Marinower au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création d'un 'Diamond Boulevard' dans les bâtiments rénovés de la gare centrale d'Anvers" (n° 7071)

02.01 Claude Marinower (VLD) : Le Conseil supérieur du Diamant souhaiterait installer un centre de bijouterie dans l'espace commercial situé à la deuxième entrée de la gare d'Anvers-Central.

Y a-t-il déjà des projets concrets ? Ceux-ci satisfont-ils aux critères imposés par la SNCB ? Quel est l'échéancier prévu pour ces travaux ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Les contacts les plus récents datent d'il y a environ deux semaines. Le centre devra être complémentaire aux services et équipements existants. Il faudra de toute façon organiser une procédure ouverte pour l'attribution du marché, et respecter les transactions conclues par la SNCB avec des commerçants à l'époque de l'évacuation de la Pelikaanstraat - obstacle bien ennuyeux s'il en est.

02.03 Claude Marinower (VLD) : Les plans pour le centre existent donc toujours. Il nous reste

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*) : Uiteraard is de timing van de werken stevig uit de hand gelopen, maar ik ben het niet eens met de conclusies die de heer Marinower daaraan verbindt. Werken met de goedkoopste aannemer geeft inderdaad soms problemen, maar het niet doen, geeft altijd problemen.

Dat de overheden tegen elkaar opbotsen is helemaal niet juist. Er is maar één overheid die bevoegd is en die heeft de aannemer totnogtoe niet vervangen. Misschien had dat wel moeten gebeuren. Momenteel ligt de deadline voor de bouwvakantie. Haalt de aannemer het deze keer weer niet, dan zal ik erop aandringen dat hij vervangen wordt.

01.03 Claude Marinower (VLD) : Het belangrijkste is dat de aannemer misschien zal worden vervangen. De zaak moet vooruit want het gaat om een van de drukste stations van België.

Het klopt dat het geen goede oplossing zou zijn de goedkoopste aannemer uit te sluiten.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Claude Marinower aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het creëren van een Diamond Boulevard in het vernieuwde station Antwerpen-Centraal" (nr. 7071)

02.01 Claude Marinower (VLD) : In de commerciële ruimte aan de tweede stationsingang van Antwerpen-Centraal zou de Hoge Raad voor Diamant een juwelencentrum willen installeren.

Is er al een concreet plan? Voldoet het plan aan de criteria van de NMBS? Wat is de timing?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*) : De recentste contacten dateren van ongeveer twee weken geleden. De bedoeling is dat het centrum complementair is met wat er al is. Sowieso moet er een open marktprocedure worden georganiseerd en de dadingen die de NMBS gesloten heeft met handelaren ten tijde van de ontruiming van de Pelikaanstraat, moeten worden gerespecteerd. Dat is een vervelend obstakel.

02.03 Claude Marinower (VLD) : De plannen voor het centrum bestaan dus nog altijd. Eind 2006 is

jusque fin 2006 mais si une procédure d'acquisition publique est nécessaire, il ne faut plus perdre trop de temps.

L'incident est clos.

03 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 7090)

03.01 François Bellot (MR) : La Poste a lancé à l'automne 2004 l'expérience de nouveaux points d'accès à ses services de base, les « Points Postes ». A l'issue de la période de test, la direction a décidé de faire passer le nombre de Points Postes de 14 à 50 pour la fin de l'année, avant de le porter à 130 pour 2006 si les résultats sont positifs.

Quels sont les résultats de l'analyse initiale ? Sur la base de quels critères les nouveaux Points Poste sont-ils sélectionnés ? Quel est l'impact des Points Poste sur les bureaux de Poste et leur personnel ? L'affranchissement international sera-t-il autorisé dans les Points Poste et à partir de quand ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : La première évaluation fait état de la satisfaction des clients face à cette nouvelle formule. Les Points Poste, qui sont perçus comme étant complémentaires aux bureaux de Poste, ont amélioré l'image de La Poste. Tous les produits et services de base y étant disponibles et les procédures des transactions y étant respectées, les Points Poste attirent également des clients peu réguliers.

A présent, une phase de validation élargira l'échelle d'évaluation des Points Postes. Pour maximaliser la représentativité des zones testées, la sélection s'opère en fonction de conditions aussi diverses que possible.

L'impact sur les bureaux peu éloignés des Points Poste n'est pas significatif. Pendant la phase de validation, cet impact continuera à être observé. L'affranchissement international a été ajouté à l'assortiment en deux phases : en juin, la vente des timbres internationaux et, en septembre, l'affranchissement international.

L'incident est clos.

04 Question de M. Joseph Arens au vice-premier

nog wel even, maar als er een open marktprocedure moet komen, dan moet er niet te lang meer worden gewacht.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 7090)

03.01 François Bellot (MR): In de herfst van 2004 lanceerde De Post een project waarbij de basisdiensten in nieuwe vestigingen, de zogenaamde "PostPunten", worden aangeboden. Na afloop van de proefperiode besliste de directie van De Post om het aantal PostPunten tegen eind 2005 van 14 tot 50 uit te breiden. Indien de resultaten positief zijn, zal hun aantal in 2006 op 130 worden gebracht.

Wat zijn de resultaten van de eerste analyse? Op grond van welke criteria worden de nieuwe PostPunten geselecteerd? Welke invloed hebben de PostPunten op de postkantoren en hun personeel? Wordt de internationale frankering in de PostPunten beschikbaar, en zo ja, vanaf wanneer?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Uit de eerste beoordeling blijkt dat de klanten tevreden zijn over de nieuwe formule. De PostPunten worden als aanvulling op de postkantoren beschouwd en hebben het imago van De Post een zetje gegeven. Doordat alle basisproducten en – diensten er beschikbaar zijn en de procedures inzake de diverse transacties er worden toegepast, trekken de PostPunten ook occasionele klanten aan.

De beoordeling en validering van de PostPunten worden momenteel uitgebreid. Om de geteste zones zo representatief mogelijk te maken, wordt bij de selectie met een zo breed mogelijke waaier van omstandigheden rekening gehouden.

De opening van de PostPunten heeft niet echt significante gevolgen gehad voor de postkantoren in de buurt. Tijdens de valideringsfase zal men die gevolgen evenwel blijven evalueren. De frankering van internationale zendingen wordt in twee fasen aan het aanbod toegevoegd: sinds juni worden er internationale postzegels verkocht, en per september wordt ook het frankeren van internationale zendingen mogelijk.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-

ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'accès à l'ADSL" (n° 7107)

04.01 Joseph Arens (cdH) : En novembre 2004, je vous avais interrogé sur le cas des 2 % de la population n'ayant pas accès à l'ADSL. Vous m'aviez répondu qu'atteindre les 100% de couverture n'était pas une obligation légale et qu'aucun examen de tarifs spéciaux en faveur de cette population n'était en cours. Étant donné que le problème touche particulièrement la province du Luxembourg, où 6,2 % de la population est concernée, je vous suggère de prendre en considération la technologie VDSL, actuellement mise en place par Belgacom, qui prolonge la distance entre la cabine et le surfeur jusqu'à 8 km. D'autre part, la norme WIMAX permet de surfer à haut débit dans un rayon de 40 km d'un central téléphonique.

Belgacom ne devrait-il pas adapter ses structures téléphoniques pour faire disparaître le pourcentage des exclus de l'ADSL ? Demanderez-vous à l'opérateur d'étudier la possibilité d'accorder des tarifs spéciaux aux habitants des régions non équipées ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Depuis le dépôt de la question, des examens et des réunions ont eu lieu sur le sujet. Offrir une couverture ADSL à 100 % semble très attractif mais nous serions le seul pays au monde à le prévoir. Aujourd'hui, notre taux de 98 % est déjà le plus élevé d'Europe.

La Belgique est le seul pays à avoir équipé tous ces centraux téléphoniques pour l'ADSL, mais en raison des moyens techniques, la couverture totale du pays est impossible ; elle représenterait annuellement 25 millions d'euros hors investissements.

Actuellement, nous essayons de trouver un nouveau dispositif technique permettant d'augmenter, voire de parfaire, la couverture en province du Luxembourg, tout en conservant le service haut débit dans les limites de rentabilité de ce produit. Deux tests pilotes sont en cours et il se pourrait qu'une solution soit trouvée. En tout cas, ce n'est pas un manque de volonté, mais une question de faisabilité.

Sur base de l'analyse en cours, nous pouvons annoncer que Sugny, Lamorteau et Sterpenich

eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de ADSL-dekking" (nr. 7107)

04.01 Joseph Arens (cdH): In november 2004 ondervroeg ik u over de 2 procent van de bevolking die geen toegang tot ADSL heeft. U antwoordde mij toen dat een dekking van 100 procent geen wettelijke verplichting is en dat er niet werd overwogen om speciale tarieven voor die bevolkingsgroep in te voeren. Gezien het probleem zich vooral in de provincie Luxemburg voordoet, waar 6,2 procent van de bevolking geen ADSL-dekking heeft, stel ik voor dat u het gebruik van de VDSL-technologie zou overwegen. Deze wordt op dit ogenblik door Belgacom ontwikkeld en verlengt de afstand tussen de cabine en de surfer tot 8 kilometer. Anderzijds kan men dankzij de WiMAX-norm in een straal van 40 kilometer rond een telefooncentrale toegang hebben tot breedband-internet.

Zou Belgacom de structuur van zijn telefoonlijnen niet kunnen aanpassen zodat die 2 procent van de gebruikers ook toegang tot ADSL kunnen verwerven? Zal u de operator vragen om te onderzoeken of voor de inwoners van de niet-uitgeruste gebieden speciale tarieven kunnen worden ingevoerd?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Sinds u deze vraag indiende, werd deze aangelegenheid nader onderzocht en besproken. Een ADSL-dekking van 100 procent aanbieden mag dan wel aantrekkelijk lijken, maar we zouden wereldwijd het enige land zijn dat zoiets doet. Met onze 98 procent zijn we nu al Europees koploper.

België is het enige land dat al zijn telefooncentrales voor ADSL uitrustte, maar om technische redenen is het niet mogelijk in het hele land een volledige dekking te bieden; dat zou ons immers jaarlijks 25 miljoen euro kosten, investeringskosten niet inbegrepen.

Op dit ogenblik wordt naar nieuwe technische middelen gezocht om de dekking in de provincie Luxemburg op te trekken en ook te verbeteren. Daarbij is het de bedoeling breedband te blijven aanbieden, zonder echter afbreuk te doen aan de rentabiliteit. Er lopen twee proeftests en wellicht wordt een oplossing gevonden. Hoe dan ook is het geen kwestie van willen, maar van kunnen.

Op basis van de analyse die momenteel aan de gang is, kunnen we aankondigen dat breedband in

seront équipées en large bande via ADSL ou VDSL dans les prochains mois.

04.03 Joseph Arens (cdH) : Je vous fais confiance car je vous sais sensible aux problèmes de ces zones. J'espère que les choses évolueront rapidement dans le bon sens.

L'incident est clos.

05 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'achat de certains titres de transport dans les trains" (n° 7118)

05.01 André Perpète (PS) : L'an dernier, je vous ai interrogé sur des problèmes de restrictions horaires liés au Rail Pass. Quelques mois plus tard, j'avais été très heureux d'apprendre que la SNCB n'imposait plus de telles restrictions. Mais des problèmes subsistent, quant à l'acquisition de ces titres de transport.

En effet, la SNCB envisage de fermer les guichets de certaines gares, ce qui signifie qu'il ne sera plus possible d'y acheter un titre de transport. Le voyageur devra donc s'adresser à l'accompagnateur de train, pour se faire délivrer un titre de transport à l'intérieur du train.

Or, certains produits de la SNCB, comme les Go Pass et Rail Pass, ne semblent pas disponibles auprès du contrôleur. Comment feront donc ceux qui voudront acquérir ce type de titres de transport, étant donné qu'ils n'auront plus la possibilité de le faire aux guichets de leur gare d'embarquement ? Que compte faire la SNCB pour résoudre ce problème ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : On a bien modifié le système des cartes pour en augmenter l'utilisation. Le fait que l'on ne les vende pas dans le train est lié à une question de sécurité, pour éviter que trop d'argent ne circule ; cela peut être dangereux sur certaines lignes.

Pour acheter ces cartes, on peut se rendre aux guichets, aux distributeurs automatiques dans les gares, auprès de la Ligue des Familles ou du "Gezinsbond", dans des librairies accréditées ou à La Poste (en phase de test). Le Pass acheté dans ces endroits est, en outre, valable un an à partir de la première utilisation (dans les gares, c'est un an à dater de la vente).

de komende maanden via ADSL of VDSL in Sugny, Lamorteau en Sterpenich beschikbaar zal zijn.

04.03 Joseph Arens (cdH) : Ik geloof u want ik weet dat u gevoelig bent voor de problemen van die zones. Ik hoop dat de toestand snel gunstig zal evolueren.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het aanschaffen van bepaalde vervoerbewijzen in de trein" (nr. 7118)

05.01 André Perpète (PS) : Vorig jaar ondervroeg ik u over de beperkingen inzake het tijdstip waarop de Rail Pass mag worden gebruikt. Het deed me plezier enkele maanden nadien te mogen vernemen dat de NMBS die beperkingen niet langer oplegde. Er bestaan echter nog steeds problemen, meer bepaald wat het aankopen van die vervoerbewijzen betreft.

De NMBS is immers van plan de loketten van een aantal stations te sluiten, zodat daar geen vervoerbewijzen meer kunnen worden aangekocht. De reiziger zal dus contact moeten opnemen met de treinbegeleider en zijn vervoerbewijs in de trein aankopen.

Een aantal producten van de NMBS, zoals de Go Pass en de Rail Pass, kunnen echter niet bij de treinbegeleider worden aangekocht. Wat moeten de mensen die die kaarten niet meer in het station van vertrek kunnen aankopen, in zo'n geval doen? Welke oplossing ziet de NMBS voor dat probleem?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans) : De regels voor het gebruik van die kaarten werden gewijzigd om ervoor te zorgen dat er meer gebruik zou worden van gemaakt. Om veiligheidsredenen worden ze echter niet in de trein verkocht, omdat er te hoge bedragen mee gemoeid zijn, wat op sommige lijnen een risico zou kunnen inhouden.

Die kaarten kunnen worden aangekocht aan de loketten, bij de verdeelautomaten in de stations, bij de "Ligue des Familles" en de Gezinsbond, bij geaccrediteerde dagbladhandelaars of in postkantoren (testfase). Een Pass die in zo'n alternatief verkooppunt wordt aangekocht is bovendien een jaar geldig van bij het eerste gebruik (voor de in de stations aangekochte Pass is dat een jaar vanaf de dag van aankoop).

On essaie d'inciter les gens à acheter à l'avance leurs titres de transport. Nous souhaitons que de plus en plus de Go et de Rail Pass soient achetés à l'avance. Les moyens modernes le permettent.

Mais, à bord du train, il y a trop de réactions au niveau de la sécurité pour augmenter la vente. En outre, ce Pass, par nature, n'est pas un ticket qu'on n'utilise qu'une fois, mais une opération répétitive. Demander de l'acheter au préalable, mais en divers endroits, me semble acceptable. Nous y travaillons actuellement.

L'incident est clos.

06 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cartes train scolaires" (n° 7119)

06.01 André Perpète (PS) : Une publicité de la SNCB vise à informer les étudiants de moins de 26 ans des tarifs intéressants de la carte train scolaire. Ceux de moins de 18 ans bénéficient d'une réduction supplémentaire, encore plus avantageuse (pour 30 km, les 58 euros par mois pour un étudiant de plus de 18 ans deviennent 35 euros à moins de 18 ans). Cette différence – plus de 65 % – est importante pour des budgets d'étudiants. Sur une année et pour le même trajet, la différence entre les deux est de 228 euros, soit également plus de 65%.

Cette politique de la SNCB entraîne une inégalité pour des étudiants nés la même année. Celui né en fin d'année aura droit aux tarifs préférentiels bien plus longtemps que ses condisciples nés plus tôt. Le médiateur de la SNCB a attiré l'attention sur le fait que la date de naissance était un critère arbitraire. Il estime plus judicieux de se baser sur des années scolaires ou académiques – les étudiants du secondaire, par exemple, auraient un tarif préférentiel – pour que les étudiants d'une même situation aient droit au même tarif.

Ne pensez-vous pas que le fait de se baser sur la date de naissance est arbitraire et entraîne des inégalités entre étudiants du même niveau ? Les prix au-delà de 18 ans ne sont-ils pas trop élevés par rapport à ceux des moins de 18 ans ? La SNCB ne devrait-elle pas modifier son offre en proposant un tarif préférentiel pour les étudiants du

We proberen de mensen ervan te overtuigen hun vervoerbewijzen vooraf aan te kopen. We zouden willen dat meer en meer mensen hun Go Pass en hun Rail Pass vooraf aankopen, nu de moderne middelen die mogelijkheid bieden.

Het verkopen van die kaarten in de trein brengt te hoge veiligheidsrisico's mee. Zo'n Pass is trouwens geen treinkaartje dat men eenmalig gebruikt, maar is goed voor meerdere ritten. Het lijkt me aanvaardbaar dat wordt gevraagd die kaarten vooraf aan te kopen, wanneer er verscheidene verkooppunten zijn. Die mogelijkheden worden nader onderzocht.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de schooltreinkaarten" (nr. 7119)

06.01 André Perpète (PS): In een reclamefolder ten behoeve van studenten beneden de 26 jaar, prijst de NMBS de interessante tarieven van de schoolkaart voor treinreizigers aan. Jongeren onder de achttien krijgen een extra vermindering die nog voordeliger is (voor 30 km, betalen studenten ouder dan 18 58 euro, tegen 35 euro voor jongeren onder de 18 jaar). Dat verschil – meer dan 65% - is aanzienlijk voor een studentenbudget. Over een heel jaar genomen en voor hetzelfde traject, is het verschil tussen beide 228 euro, zijnde eveneens meer dan 65%.

Dat beleid van de NMBS brengt een ongelijkheid mee tussen studenten die in hetzelfde jaar geboren zijn. Degenen die op het einde van het jaar geboren zijn, hebben veel langer recht op voorkeurtarieven dan hun leeftijdgenoten die vroeger in het jaar geboren zijn. De ombudsman van de NMBS heeft de aandacht gevestigd op het feit dat de geboortedatum een willekeurig criterium is. Volgens hem is het veeleer aangewezen zich op school- of academiejaren te baseren – zo zouden studenten van het middelbaar onderwijs, bijvoorbeeld, een voorkeurtarief genieten – opdat studenten die in dezelfde situatie verkeren recht op hetzelfde tarief zouden hebben.

Vindt u niet dat de geboortedatum een willekeurig criterium is en dat het feit dat men zich daarop baseert ongelijkheden tussen studenten van hetzelfde niveau met zich meebrengen. Zijn de prijzen die studenten boven de 18 jaar betalen niet te hoog in vergelijking met die welke gelden voor jongeren onder de achttien? Zou de NMBS haar aanbod niet moeten wijzigen door een

secondaire, et revoir à la baisse l'abonnement des étudiants du supérieur ? Où en est le rapport que vous avez demandé au médiateur de la SNCB ? Y a-t-il des pistes pour diminuer les coûts des abonnements ?

06.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Votre question est pertinente.

Dès septembre 2000, l'on a permis aux jeunes de moins de 12 ans de voyager gratuitement. Un tarif réduit (45 % du tarif normal) est aussi appliqué aux moins de 18 ans. Le tarif scolaire (75 % du tarif normal) est aussi préférentiel. A 12 ans, le tarif applicable passe donc de 0 à 45 %, et, à 18 ans, de 45 à 75%.

C'est évidemment quelque peu arbitraire, car la situation de l'étudiant de 17 ou 19 ans est la même. S'agit-il d'un bon système ? Sans doute pas, mais l'Etat intervient déjà à raison de 55% pour les utilisateurs de 12 à 18 ans.

J'ai demandé à la SNCB de trouver des solutions pour diminuer les tarifs scolaires, mais cela représenterait un coût trop élevé, raison pour laquelle aucune mesure en ce sens n'a encore été prise.

Le médiateur a rendu son rapport. Les services concernés de la SNCB ont remis les éléments de réponse à la SNCB Holding, qui prépare une synthèse à déposer devant votre commission, dans quelques semaines.

En conclusion, ce que vous dites est correct mais les moyens matériels manquent pour le réaliser.

L'incident est clos.

07 **Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'étude relative aux tarifs de la large bande en Europe" (n° 7168)**

07.01 **François Bellot (MR)** : Selon une enquête récente de *Test-Achats*, les tarifs pratiqués en Belgique pour les services large bande seraient plus élevés que chez la plupart de nos voisins européens. Le problème majeur rencontré par les opérateurs alternatifs concerne la tarification des accès au réseau Belgacom.

voorkeurtarief voor studenten van het middelbaar onderwijs voor te stellen en de prijzen van de abonnementen voor studenten van het hoger onderwijs te verlagen? Hoe zit het met het verslag dat u aan de ombudsman van de NMBS heeft gevraagd? Bestaan er denksporen teneinde de prijzen van de abonnementen te verlagen?

06.02 **Minister Johan Vande Lanotte (Frans)** : U stelt een relevante vraag.

Sinds september 2000 mogen jongeren van minder dan 12 jaar gratis reizen. Voor jongeren onder de 18 jaar geldt tevens een verlaagd tarief (45 percent van het normale tarief). Ook het schooltarief (75 percent van het normale tarief) is een gunsttarief. Met 12 jaar betaal je dus in plaats van 0 percent 45 percent, en met 18 jaar stijgt je tarief tot 75 percent.

Daar is natuurlijk enige willekeur mee gemoeid, want een student van 17 of 19 jaar verkeert in dezelfde situatie. Vraag is of dat een goed systeem is. Wellicht niet, maar de overheid geeft al een tegemoetkoming van 55 percent voor reizigers van 12 tot 18 jaar.

Ik heb de NMBS gevraagd oplossingen te zoeken om de schooltarieven te verlagen, maar dat zou te duur uitvallen, vandaar ook dat er tot nu toe geen maatregelen in die zin genomen werden.

De ombudsman heeft zijn verslag ingediend. De betrokken diensten van de NMBS hebben antwoorden aangereikt aan de NMBS Holding, die een en ander nu in een synthese giet. Die tekst zal over een paar weken bij uw commissie worden ingediend.

Tot besluit kan ik zeggen dat u het bij het rechte eind heeft, maar dat het niet haalbaar is bij gebrek aan middelen.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studie over de breedbandtarieven in Europa" (nr. 7168)**

07.01 **François Bellot (MR)** : Volgens een recent onderzoek van Test-Aankoop zouden de in België aangerekende tarieven voor breedbandverbindingen hoger liggen dan in de meeste buurlanden. Het grote probleem voor de alternatieve operatoren zijn de tarieven van de toegang tot het Belgacom-netwerk.

Par ailleurs, la technique de base ADSL permet des vitesses de téléchargement allant jusqu'à 8 Mbps. L'ADSL 2 peut atteindre plus de 20 Mbps. Mais les vitesses offertes en Belgique ne dépassent que rarement les 3,3 ou 4,2 Mbps. D'autres pays offrent jusqu'à 8 Mbps, voire plus. Une analyse récente et objective des coûts de Belgacom a-t-elle été effectuée par l'IBPT ? Quels en furent les résultats ? Les tarifs proposés sont-ils réellement *cost-based* ? Quelles sont les raisons qui limitent la vitesse du réseau ADSL en Belgique ? Comment les différences de prix par rapport à l'étranger peuvent-elles se justifier ? N'est-ce pas la position dominante de l'opérateur historique ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Le caractère acceptable des prix est contrôlé par l'IBPT.

Par ailleurs, il y a une limitation de la vitesse car Belgacom veut garantir la qualité de son service. Dorénavant, ADSL Light et ADSL Time sont disponibles. Ces services reviennent moins cher mais on constate qu'ils sont peu utilisés. Donc, pour les utilisateurs, la rapidité s'avère un critère plus important que le coût.

Le service après-vente est important. Les opérateurs bon marché et ceux des pays limitrophes n'y accordent pas autant d'attention que Belgacom.

Vu les prix pratiqués dans les pays étrangers, la rentabilité tombe, ce que Belgacom veut éviter.

Il s'agit d'une réponse commerciale de Belgacom, qui ne se base pas sur des critères liés au service universel, dont l'internet ne relève malheureusement pas.

07.03 François Bellot (MR) : Donc, selon Belgacom, la différence de prix s'explique par la qualité et le débit élevés. Cependant, si on compare le package de données échangées dans les autres pays, Belgacom revient très cher.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Certes, mais, manifestement, le client préfère payer le prix de la rapidité.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-

Met de ADSL-basistechniek zijn downloadsnelheden tot 8 Mbps mogelijk, met ADSL 2 wordt intussen zelfs meer dan 20 Mbps gehaald. In België gaat het zelden sneller dan 3,3 of 4,2 Mbps. In andere landen zijn snelheden van 8 Mbps of meer klaarblijkelijk perfect haalbaar. Heeft het BIPT recentelijk een objectieve analyse van de kosten van Belgacom verricht? Met welk resultaat? Zijn de aangeboden tarieven daadwerkelijk *cost-based*? Waarom is de snelheid bij ADSL-verbindingen in België beperkt? Hoe vallen de prijsverschillen ten opzichte van het buitenland te rechtvaardigen? Speelt hier niet de dominante positie van de historische operator?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het BIPT ziet erop toe dat de prijzen aanvaardbaar blijven.

Daarenboven wordt de snelheid beperkt want Belgacom wil de kwaliteit van zijn dienstverlening waarborgen. ADSL Light en ADSL Time zijn vanaf nu beschikbaar. Deze diensten kosten minder maar men stelt vast dat ze weinig gebruikt worden. Voor de gebruikers blijkt de snelheid dus belangrijker dan de kostprijs.

De dienst na verkoop is ook belangrijk. De goedkope operatoren en die van onze buurlanden besteden daar niet evenveel aandacht aan als Belgacom.

Gelet op de prijzen in het buitenland daalt de rendabiliteit en dat is precies wat Belgacom wil vermijden.

Het gaat om een commercieel antwoord van Belgacom dat zich niet baseert op criteria die verband houden met de universele dienstverlening waartoe het internet spijtig genoeg niet behoort.

07.03 François Bellot (MR): Volgens Belgacom valt het prijsverschil dus te verklaren door de hoge kwaliteit en snelheid die worden aangeboden. Als men het pakket van uitgewisselde gegevens echter met het aanbod in het buitenland vergelijkt, blijkt Belgacom erg duur te zijn.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Dat is wellicht zo, maar de klant lijkt evenwel bereid om voor die snelheid een hoge prijs te betalen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement du dossier relatif à la gratuité des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail" (n° 7261)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): M. Descheemaeker a déclaré que 920 entreprises ont conclu un accord relatif à la gratuité des déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail. La SNCB enregistre par ailleurs une augmentation considérable des recettes-voyageurs et des kilomètres-voyageurs.

Quelle est l'augmentation du nombre d'abonnements pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail depuis l'instauration du système? Combien d'abonnements de ce type entrent-ils dans le champ d'application du régime 80/20? Combien d'abonnements de ce type soumis au régime 55/45 sont-ils passés au régime 80/20? Parmi les entreprises qui accordaient un remboursement complet, y en a-t-il qui sont passées au régime 80/20? Dans quelle mesure la contribution de 20 % de l'État a-t-elle déjà été allouée au système? Qui comble le déficit si la contribution prévue ne suffit pas à couvrir les demandes?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Depuis le lancement du système le 1^{er} mars 2004 jusqu'au 31 décembre 2004, une augmentation nette de 3 262 clients a été constatée, soit une hausse de 6 % par rapport au 1^{er} janvier 2004. Il est prématuré de donner des chiffres relatifs au secteur privé.

Les services régionaux et locaux entre autres ne sont pas concernés par cette mesure fédérale. En 2004, le nombre de bénéficiaires potentiels aurait augmenté de 28,4 %, alors que depuis le 1^{er} janvier 2005, l'augmentation serait de 14 %, soit une augmentation totale de 42 % du nombre d'abonnements annuels.

Le régime 55/45 n'est pas d'application dans le secteur privé, mais si l'employeur prend minimum 60 % à sa charge, il peut être question d'une répartition, l'objectif étant d'atteindre un régime 80/20. Les travailleurs des SPF bénéficiaient déjà d'une répartition à 88 %, alors que cette dernière ne s'élevait qu'à 80 % au sein des entreprises publiques fédérales. Dans le secteur privé, environ 50 % des travailleurs bénéficiaient déjà d'une intervention de 100 %. Les 50% restants sont en réalité de nouveaux bénéficiaires de la gratuité.

vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken betreffende het gratis woon-werkverkeer per trein" (nr. 7261)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De heer Descheemaeker heeft verklaard dat 920 bedrijven een overeenkomst hebben gesloten voor gratis woon-werkverkeer per trein. Ook stijgen de reizigersontvangsten en reizigerskilometers aanzienlijk bij de NMBS.

Wat is de stijging van het aantal woon-werkabbonnementen sinds de invoering van het systeem? Hoeveel woon-werkabbonnementen vallen onder de 80/20-regeling? Hoeveel woon-werkabbonnementen met een 55/45-regeling schakelden over naar een 80/20-regeling? Zijn er bedrijven die volledig terugbetaalden overgeschakeld naar de 80/20-regeling? In hoeverre heeft men de 20 procent bijdrage van de overheid reeds besteed aan het systeem? Wie draait er op voor het tekort als de geplande bijdrage niet volstaat om de aanvragen te dekken?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Vanaf de start op 1 maart 2004 tot 31 december 2004 had men een nettostijging van 3 262 klanten, een stijging met 6 procent ten opzichte 1 januari 2004. Voor de private sector is het nog te vroeg om cijfers te geven.

Deze federale maatregel geldt onder meer niet voor de gewestelijke en lokale diensten. In 2004 zou er een stijging zijn geweest met 28,4 procent van de potentiële begunstigden, sinds 1 januari 2005 zou er een stijging zijn met 14 procent, een totaal dus van 42 procent meer jaarabbonnementen.

Er is geen 55/45-regeling voor de private sector, maar als de werkgever minimum 60 procent op zich neemt, kan men beginnen praten over een verdeling waarbij 80/20 het doel is. De FOD-werknemers hadden reeds 88 procent. Bij de federale overheidsbedrijven was het slechts 80 procent. In de privé-sector genoot ongeveer 50 procent reeds van een tegemoetkoming van 100 procent. De rest zijn eigenlijk nieuwe gebruikers van de kosteloosheid.

Pour les clients qui bénéficiaient déjà d'un remboursement à 100 % avant le 1^{er} janvier 2004, l'intervention du budget de l'État sera de 10 % en 2005. Cette intervention augmente chaque année de 2,5 % pour atteindre finalement 20 %, de sorte que chacun bénéficie du régime 80/20. En 2004, l'intervention de l'État s'élevait à 4,6 millions d'euros alors que pour les quatre premiers mois de l'année 2005, une somme de 4,7 millions d'euros a été utilisée. Les moyens semblent dès lors suffisants.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attention accordée au confort lors d'une augmentation du nombre d'usagers du rail" (n° 7269)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : On escompte une poursuite de l'augmentation du nombre d'usagers du rail au cours des prochaines années. Je me demande si la croissance attendue du nombre de voyageurs suivra l'extension de la capacité de transport.

Combien de sièges la SNCB met-elle à disposition aux heures de pointe les jours ouvrables ? Ce nombre est-il suffisant pour le nombre correspondant de voyageurs ? On vise une augmentation du nombre de voyageurs de l'ordre de 25 à 30 % d'ici à la fin de la législature. Combien de sièges la SNCB pourra-t-elle proposer à ce moment ? Pourra-t-on réaliser cet objectif quantitatif sans sacrifier le confort pour autant ?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : La SNCB dispose à ce jour de 751 locomotives et de 1 248 voitures, ce qui correspond à plus de 277 000 places assises. Compte tenu des prévisions en matière de croissance du nombre de voyageurs et en supposant que cette augmentation concerne exclusivement les heures de pointe, le manque de sièges pourrait se chiffrer à 70 000 d'ici à 2012. La SNCB prépare actuellement un programme d'acquisition de matériel neuf pour pouvoir répondre à ces besoins.

L'incident est clos.

10 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le recours à des détectives privés pour une enquête interne à La Poste" (n° 7306)

Voor de klanten die voor 1 januari 2004 reeds genoten van 100 procent is de bijdrage uit het staatsbudget in 2005 10 procent. Dit wordt jaarlijks verhoogd met 2,5 procent tot de 20 procent bereikt wordt, zodat iedereen op 80/20 komt. In 2004 bedroeg de staatsbijdrage 4,6 miljoen euro. De eerste vier maanden van 2005 werd 4,7 miljoen euro gebruikt. De middelen lijken dus te volstaan.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de zorg voor het comfort bij stijging van het aantal treingebruikers" (nr. 7269)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Men wil het aantal treinreizigers de komende jaren verder laten stijgen. Ik vraag mij af of de verwachte reizigerstoename gelijke tred kan houden met de stijging van de vervoerscapaciteit.

Hoeveel zitplaatsen heeft de NMBS ter beschikking op werkdagen tijdens de piekuren? Is dit voldoende voor het aantal reizigers op dat moment? Men heeft de ambitie om tegen het einde van de regeerperiode het aantal reizigers te laten stijgen met 25 à 30 procent. Hoeveel zitplaatsen zal de NMBS dan kunnen aanbieden? Zal men de doelstelling inzake kwantiteit kunnen realiseren zonder een daling van het comfort?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De NMBS beschikt nu over 751 motorrijtuigen en 1 248 rijtuigen, wat neerkomt op ruim 277 000 zitplaatsen. Rekening houdend met de vooruitzichten voor de toename van het aantal reizigers en in de veronderstelling dat die stijging uitsluitend in de spitsuren zou optreden, kan het tekort aan zitplaatsen oplopen tot ongeveer 70 000 tegen 2012. De NMBS werkt momenteel aan een programma voor de aankoop van nieuw materieel om aan die behoeften te kunnen voldoen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het inzetten van privé-detectives voor een intern onderzoek bij De Post" (nr. 7306)

10.01 Olivier Chastel (MR) : Le 2 mai déjà, je m'inquiétais de l'affectation de détectives privés dans une enquête interne à La Poste, la loi Franchimont affirmant que la recherche de faits délictueux relève uniquement de la police judiciaire. Le ministre Landuyt m'avait répondu qu'il n'avait pas été dérogé à la loi du 19 juillet 1991 relative à la profession de détective privé (Voir *Compte rendu analytique* n° 583, p. 6).

Cependant le tribunal du travail de Neufchâteau a débouté l'« investigator » mandaté par La Poste, son habilitation comme détective privé n'étant pas claire et la procédure à suivre n'ayant pas été respectée. Comment La Poste compte-t-elle réagir et comment reformera-t-elle son service Investigations si ce jugement devait être confirmé lors d'un probable appel ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Ce jugement du tribunal correctionnel — et non du tribunal du travail — d'Arlon concerne une affaire du ministère public poursuivant une personne licenciée par La Poste pour motif grave qui avait invoqué dans sa défense l'irrégularité de l'enquête menée par le département Investigations de La Poste. La Poste n'était pas partie dans cette affaire, c'est pourquoi elle ne peut la commenter ni aller en appel. Le parquet général ne semble pas encore avoir décidé d'un éventuel appel.

Les *investigators* de La Poste sont des détectives privés accrédités par le ministère de l'Intérieur et La Poste dispose d'une jurisprudence motivée qui a validé les méthodes d'enquête respectant la législation.

10.03 Olivier Chastel (MR) : Qui a, alors, été condamné à quoi par le tribunal de Neufchâteau ?

10.04 Johan Vande Lanotte, ministre: (en français) : J'ai l'impression que c'est la personne en question qui a été licenciée par La Poste qui a été poursuivie pénalement; dans sa défense, elle a pu plaider qu'elle n'était pas coupable ...

10.05 Olivier Chastel (MR) : ... parce que les enquêtes étaient irrégulières.

10.01 Olivier Chastel (MR): Op 2 mei al uitte ik mijn bezorgdheid over het inzetten van privé-detectives voor een intern onderzoek bij De Post. De wet-Franchimont zegt immers dat het onderzoek naar misdrijven enkel door de gerechtelijke politie mag worden gevoerd. Minister Landuyt antwoordde mij toen dat er niet werd afgeweken van de wet van 19 juli 1991 tot regeling van het beroep van privé-detective (cf. *Beknopt Verslag* nr. 583, blz. 6).

Niettemin heeft de arbeidsrechtbank van Neufchâteau de eis van de door De Post aangestelde "investigator" afgewezen. Zijn vergunning om het beroep van privé-detective uit te oefenen was niet helemaal in de haak, en de vereiste procedure werd niet gevolgd. Hoe gaat De Post reageren, en hoe zal De Post de dienst Investigations gebeurlijk hervormen als dit vonnis in hoger beroep, want verwacht wordt dat er in hoger beroep wordt gegaan, zou worden bevestigd?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het vonnis van de correctionele rechtbank, en dus niet van de arbeidsrechtbank, van Aarlen betreft een zaak van het openbaar ministerie versus een door De Post om een dringende reden ontslagen persoon die te zijner verdediging de onregelmatigheid van het door de afdeling Investigations van De Post gevoerde onderzoek heeft aangevoerd. De Post zelf was geen partij in deze zaak. Daarom mag De Post geen commentaar geven, noch in hoger beroep gaan. Het parket-generaal heeft kennelijk nog niet beslist over een eventueel hoger beroep.

De *investigators* van De Post zijn door de minister van Binnenlandse Zaken geaccrediteerde privé-detectives. De Post kan bogen op een gemotiveerde jurisprudentie ter validering van de onderzoeksmethoden met inachtneming van de wetgeving.

10.03 Olivier Chastel (MR): Wie heeft de rechtbank van Neufchâteau dan waartoe veroordeeld?

10.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Mij dunkt dat het de voormelde, door De Post ontslagen werknemer is die strafrechtelijk vervolgd werd. Te zijner verdediging had de betrokkene ook onschuld kunnen pleiten ...

10.05 Olivier Chastel (MR): ... omdat het onderzoek op een onregelmatige manier gevoerd werd.

10.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Oui, probablement, mais le procureur peut encore aller en appel.

10.07 Olivier Chastel (MR) : Si les procédures sont irrégulières, cela signifie que La Poste ne respecte pas les procédures.

10.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : La Poste n'a pas été convoquée et n'a pu se défendre; elle le fera la prochaine fois. Ce n'est pas parce qu'un tribunal correctionnel prétend que les procédures sont irrégulières que c'est vrai.

La Poste n'est pas convaincue par le jugement du tribunal correctionnel et le ministère public n'était lui-même pas convaincu de l'irrégularité. Nous attendons de voir s'il y a appel du jugement et nous apporterons des adaptations si nécessaire. En tout cas, nous devons nous assurer que nous pourrions intervenir à l'avenir. Mais ici, cela nous était assez difficile car, pour ce faire, nous aurions dû poursuivre notamment la personne en question. Selon le ministère public, nous ne sommes pas concernés car il s'agit d'une affaire pénale entre l'État et l'intéressé.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le déplacement de boîtes aux lettres" (n° 7328)
- Mme Valérie Déom au vice-premier ministre et ministre Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression des boîtes aux lettres les moins utilisées et l'installation de boîtes aux lettres aux endroits fréquentés" (n° 7336)
- M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les boîtes aux lettres de La Poste" (n° 7359)

11.01 Roel Deseyn (CD&V) : La Poste est en train de revoir l'emplacement des boîtes postales. La règle serait une boîte dans un rayon de 1 500 m pour tout citoyen, au lieu de 500 m actuellement.

Cette norme a-t-elle été fixée préalablement ou a posteriori? Quelles dispositions contractuelles ou légales existent déjà en ce qui concerne la répartition des boîtes postales? Sur la base de quels critères va-t-on éventuellement décider de supprimer des boîtes? Comment va-t-on continuer à garantir l'accessibilité des boîtes postales en

10.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ja, wellicht, maar de procureur kan nog beslissen in hoger beroep te gaan.

10.07 Olivier Chastel (MR): Als de procedure onregelmatig is, wil dat zeggen dat De Post de procedures niet naleeft.

10.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De Post werd niet opgeroepen en heeft zich dus niet kunnen verdedigen; dat zal ze de volgende keer doen. Een correctionele rechtbank mag dan beweren dat de procedures onregelmatig zijn, dat wil nog niet zeggen dat dat ook zo is.

Het vonnis van de correctionele rechtbank heeft De Post niet overtuigd en het openbaar ministerie was zelf niet zeker dat De Post een onregelmatigheid beging. We wachten dus af of tegen die uitspraak beroep wordt aangetekend en zullen desgevallend de nodige wijzigingen aanbrengen. We moeten er hoe dan ook voor zorgen dat we in de toekomst tussenbeide kunnen komen. In dit geval lag dat nogal moeilijk, omdat we dan de persoon in kwestie hadden moeten vervolgen. Volgens het openbaar ministerie zijn we echter geen betrokken partij en gaat het om een strafzaak tussen de Staat en betrokkene.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verplaatsen van postbussen" (nr. 7328)
- mevrouw Valérie Déom aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het weghalen van weinig gebruikte postbussen en het plaatsen van postbussen op drukbezochte plaatsen" (nr. 7336)
- de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de brievenbussen van De Post" (nr. 7359)

11.01 Roel Deseyn (CD&V): De Post herziert de plaatsing van de postbussen. Iedereen zou nog een bus in een straal van 1 500 meter hebben, in plaats van een bus binnen de 500 meter.

Is dit een norm die op voorhand is vastgelegd of gaat het om een meting achteraf? Welke contractuele of wettelijke bepalingen bestaan er reeds met betrekking tot de spreiding van de postbussen? Op basis van welke criteria zal men eventueel beslissen om postbussen te laten verdwijnen? Hoe zal men de bereikbaarheid van de

zone rurale ? Les tournées de relèvement des boîtes vont-elles être raccourcies ? Avec quelle incidence sur les besoins en personnel ?

11.02 Valérie Déom (PS) : L'annonce faite par La Poste de supprimer les boîtes aux lettres « les moins fréquentées » pour les remplacer par de nouvelles boîtes dans les centres commerciaux, stations essence et gares pose question et est à mettre en parallèle avec l'installation de boîtes dans les magasins postaux.

Si La Poste doit se moderniser, elle ne peut abandonner son rôle de service public. La suppression de ces boîtes aux lettres renforce, comme la disparition des petits bureaux de poste, le sentiment d'abandon envers le « non rentable » habilement appelé ici « moins fréquenté ».

Le slogan « Il y a toujours un bureau de poste à deux pas de chez vous » ne sera plus valable avec la nouvelle rationalisation de l'implantation des boîtes aux lettres.

Combien de boîtes sont-elles concernées par la suppression ? Comment définira-t-on les boîtes « les moins utilisées » ?

11.03 André Perpète (PS) : La Poste informe qu'elle va adapter, pour fin juillet, son réseau de boîtes aux lettres en implantant de nouvelles boîtes dans les grandes surfaces, les stations-service ou les gares pour remplacer les boîtes les moins utilisées. Cette réforme ne tient pas compte de l'attente et des besoins du milieu rural, où l'on trouve peu de grandes surfaces ou de grandes gares. Les habitants de ces zones ne pourront plus poster leur courrier près de chez eux jusqu'en fin de journée.

Demander à ces citoyens d'aller eux-mêmes vers La Poste en parcourant pour cela plusieurs kilomètres risque de faire perdre à cette entreprise publique des clients fidèles.

Les zones rurales ne risquent-elles pas de perdre, à terme, la jouissance du service de proximité que cette entreprise publique leur proposait jusqu'ici ?

Combien de boîtes seront-elles supprimées en zone rurale en province de Luxembourg, où l'on ne parle plus que d'une boîte tous les 1 500 mètres, et ce pour 93% de la population ?

postbussen in de landelijke gebieden blijven garanderen? Zullen de ophaalrondes korter worden? Welke impact heeft dit op de inzet van personeel?

11.02 Valérie Déom (PS): De door De Post gedane aankondiging dat zij “de minst gebruikte” brievenbussen zou schrappen om die door nieuwe bussen in handelscentra, benzinestations en NMBS-stations te vervangen, doet vragen rijzen en er moet een parallel worden getrokken tussen die aankondiging en het plaatsen van bussen in postwinkels.

De Post moet zich weliswaar moderniseren maar ze mag haar rol van openbare dienst niet opgeven. Net zoals de verdwijning van de kleinere postkantoren wekt de schrapping van die brievenbussen de indruk dat wat niet rendabel is en wat men hier als “minst gebruikt” bestempelt, afgestoten wordt.

De slogan “Er is altijd een postkantoor binnen uw bereik” zal niet meer geldig zijn met de nieuwe rationalisering van de vestiging van brievenbussen.

Hoeveel bussen worden geschrapt ? Hoe omschrijft men de “minst bezochte” bussen ?

11.03 André Perpète (PS): De Post deelt mee dat zij eind juli haar postbussennetwerk zal aanpassen en nieuwe postbussen in grootwarenhuizen, benzinestations en stations zal plaatsen ter vervanging van de minst gebruikte bussen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de verwachtingen en de behoeften van de inwoners van landelijke gebieden, waar er maar weinig grootwarenhuizen of grote stations zijn. Zij zullen hun brieven niet meer tot 's avonds in postbussen dicht bij hun deur kunnen deponeren.

Als men de betrokkenen zal vragen zelf naar een postkantoor te gaan dat verscheidene kilometers verderop ligt, dreigt het overheidsbedrijf De Post heel wat trouwe klanten te verliezen.

Dreigen de landelijke gebieden op termijn niet verstoken te blijven van de dienstverlening die De Post hen tot dusver aanbood?

Hoeveel postbussen zullen worden afgeschaft in de landelijke gebieden in de provincie Luxemburg, waar men het nu heeft over één postbus om de 1 500 meter, en zulks voor 93 procent van de bevolking?

Zal De Post in de kleine dorpen postbussen met

La Poste laissera-t-elle des boîtes à levée tardive dans les petits villages ?

N'est-il pas utopique de penser que les facteurs, contraints à des rythmes soutenus depuis la mise en service de Georoute, puissent prendre en charge le courrier dans les zones non pourvues de boîtes aux lettres ?

11.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Conformément au contrat de gestion, La Poste maintiendra au moins une boîte postale avec levée à 17 heures dans chacune des 589 communes.

Je vous invite à appréhender les plaintes enregistrées à l'aune du nombre d'usagers et de lettres déposées dans chaque boîte. En effet, le nombre de protestations ne représente pas toujours celui des personnes réellement concernées par la suppression d'une boîte postale voire d'une gare. A noter que les boîtes peu utilisées accueillent moins de cinq lettres par jour voire par semaine.

L'adaptation du réseau ne vise pas à diminuer le nombre de boîtes postales mais à les installer dans des lieux réellement fréquentés.

(*En néerlandais*) Pour le redéploiement des boîtes aux lettres de couleur rouge, nous sommes partis d'une nouvelle stratégie, fondée sur les utilisateurs. Dans le passé, une demande d'un bourgmestre ou d'un député était souvent suffisante pour obtenir le déplacement d'une boîte aux lettres. Aujourd'hui, nous définissons la densité du réseau de boîtes aux lettres d'après le critère suivant : une boîte aux lettres de couleur rouge tous les 500 mètres en zone urbaine, et une tous les 1500 mètres en zone rurale. Ces critères objectifs permettent de supprimer ou d'ajouter des boîtes aux lettres de couleur rouge à certains endroits.

Nous ajoutons aussi de nouvelles boîtes aux lettres aux endroits fort fréquentés, tels que les centres commerciaux et les stations-service. Pour les personnes qui n'ont plus bon pied bon oeil, une distance de 500 mètres peut s'avérer excessive. Elles peuvent dans ce cas confier l'envoi de leur correspondance à leur facteur.

(*En français*) Le système Georoute a permis d'accroître la productivité de La Poste tandis que la minorité mécontente n'est généralement pas constituée des citoyens les plus actifs d'un point de vue économique. En effet, les nouvelles technologies ont modifié les habitudes des citoyens. Désormais, l'envoi de lettres par voie postale provient essentiellement des entreprises.

een late lichting handhaven?

Is het niet utopisch te veronderstellen dat de postbodes, wier werktempo al hoog ligt sinds de invoering van het Georoute-systeem, de post zouden kunnen ophalen in gebieden zonder postbussen?

11.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Overeenkomstig het beheerscontract zal De Post minstens één postbus behouden met lichting om 17 uur in elke van de 589 gemeenten. Ik nodig u uit om bij het beoordelen van de registreerde klachten rekening te houden met het aantal gebruikers en het aantal brieven dat in iedere bus wordt gedeponneerd. Het aantal klachten komt niet altijd overeen met het aantal mensen die getroffen worden door de sluiting van een postbus of zelfs van een station. Op te merken valt dat er in de weinig gebruikte bussen minder dan vijf brieven per dag en zelfs per week worden gedaan. De aanpassing van het netwerk heeft niet tot doel het aantal postbussen te verminderen maar postbussen te plaatsen in echt bezochte zones.

(*Nederlands*) Voor de nieuwe plaatsing van rode brievenbussen zijn we uitgegaan van een nieuwe strategie, die gebaseerd is op de gebruikers. In het verleden was een vraag van een burgemeester of een parlements lid vaak al voldoende om een postbus te verplaatsen. Als criteria voor de dichtheid van het brievenbussennetwerk nemen we nu voor stedelijke gebieden een rode brievenbus op minder dan 500 meter en voor landelijke gebieden een op minder dan 1500 meter. Op basis van deze objectieve criteria kunnen er op sommige plaatsen rode bussen worden weggehaald of worden bijgezet.

Op plaatsen waar veel mensen komen, zoals winkelcentra en tankstations, komen er nieuwe rode bussen bij. Voor mensen die niet goed te been zijn, is 500 meter soms al te ver. Zij kunnen de verzending van hun briefwisseling toevertrouwen aan hun postbode.

(*Frans*) Dankzij het Georoute-systeem is de productiviteit van De Post gestegen, terwijl de ontevreden minderheid meestal niet bestaat uit de meest actieve burgers op economisch vlak. De nieuwe technologieën hebben inderdaad de gewoonten van de burgers gewijzigd. Het merendeel van de brieven die per post worden verzonden komt inmiddels voornamelijk van de bedrijven.

(*En néerlandais*) L'optimisation du réseau de boîtes aux lettres implique également une réorganisation des services de levée. L'on ne peut encore s'avancer sur les effets qui en résulteront. Nous nous concentrons dans un premier temps sur le réseau de boîtes aux lettres, après quoi nous nous occuperons des levées. En tout état de cause, il n'y aura pas de réorganisation des services si cela ne s'avère pas nécessaire.

(*En français*) Les efforts consentis par La Poste, notamment lors de la distribution des journaux, démontrent qu'elle ne dessert pas la ruralité. Certaines boîtes seront supprimées mais de nouvelles boîtes seront également installées dans les grands magasins et les stations d'essence.

(*En néerlandais*) Il s'agit en l'occurrence de changements majeurs qui requerront du temps mais qui ont globalement supporté l'évaluation à l'aune du bon sens.

11.05 Roel Deseyn (CD&V) : Le ministre a certes fourni des informations au sujet des normes, mais il n'a pas communiqué le nombre de boîtes postales qui seront finalement supprimées ou déplacées. Les administrations communales pourront-elles adresser des suggestions à La Poste ? J'espère que ces 500 ou 1 500 mètres correspondront à une distance réelle et ne seront pas calculées à vol d'oiseau.

La remise de courrier au facteur en tournée peut contribuer à renforcer le rôle social de ce dernier, comme le prévoyait la déclaration de politique générale du gouvernement.

Enfin, il faudra réfléchir au futur mode de communication, car M. Thijs a admis la semaine dernière qu'il n'était pas optimal en l'espèce.

11.06 Valérie Déom (PS) : En ce qui concerne la communication, le dépliant distribué par La Poste en région namuroise invite les citoyens désireux d'obtenir des informations à former le numéro de téléphone 1307.

Or, il n'est fait mention du coût inhérent à l'usage de ce numéro ni dans le dépliant, ni même sur le *website* de La Poste et ce, en violation de la législation en la matière. La mise en service d'un numéro gratuit aurait à mon sens été préférable.

11.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Je ne sais pas s'il s'agit d'un numéro

(*Nederlands*) Het optimaliseren van het brievenbussennetwerk houdt ook in dat de lichtingsdiensten gereorganiseerd kunnen worden. Welke precieze gevolgen dit zal hebben, is nog niet duidelijk. Eerst concentreren we ons op het brievenbussennetwerk, daarna zullen we ons bezig houden de bediening ervan. Er zullen in elk geval geen diensten worden gereorganiseerd als er geen nood aan blijkt te zijn.

(*Frans*) De inspanningen die door De Post geleverd worden, onder meer bij de bedeling van kranten, bewijzen dat ze het platteland niet benadeelt. Bepaalde brievenbussen worden weggehaald maar er zullen ook nieuwe worden geplaatst in supermarkten en benzinestations.

(*Nederlands*) Het gaat hier om grote wijzigingen, die tijd nodig hebben, maar die globaal bekeken de toets van de redelijkheid goed doorstaan.

11.05 Roel Deseyn (CD&V): De minister heeft wel een toelichting gegeven bij de normen, maar we hebben niet gehoord hoeveel bussen er uiteindelijk zullen moeten verdwijnen of verplaatst worden. Zullen de gemeentebesturen suggesties kunnen doen aan De Post? Ik hoop dat die 500 of 1500 meter zullen worden berekend op wandelafstand en niet in vogelvlucht.

Het meegeven van brieven aan de postbode op ronde kan een hefboom zijn voor de sociale rol van de postbode, zoals in de beleidsverklaring van deze regering werd vooropgesteld.

Ten slotte moeten we nadenken over hoe er in de toekomst zal gecommuniceerd worden, want de heer Thijs gaf vorige week toe dat dit hier niet zo goed gebeurde.

11.06 Valérie Déom (PS): Wat de communicatie betreft, vraagt de folder die De Post in de regio Namen heeft bedeed de klanten die meer informatie willen het nummer 1307 te vormen.

Noch in de folder, noch op de site van De Post staat echter te lezen hoeveel zo'n telefoongesprek kost, wat tegen de geldende wetgeving indruist. Mij lijkt het wenselijk in zo'n geval van een gratis nummer gebruik te maken.

11.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Ik weet niet of het om een betaalnummer gaat, maar

payant mais je vais vérifier.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'attitude de la Deuxième Chambre néerlandaise et de la ministre néerlandaise des Transports Mme Peijs en ce qui concerne le Rhin de fer" (n° 7339)

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Cette question est un peu dépassée entre-temps puisque Mme Lanjri l'a posée en séance plénière le 9 juin dernier. J'ai été surpris d'apprendre que le ministre avait demandé une rapide réactivation, dans un courrier adressé à sa collègue néerlandaise, alors qu'une semaine plus tôt il indiquait encore vouloir prendre le temps de tout examiner.

12.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : C'est aussi ce que j'ai fait.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : D'après les médias, la ministre néerlandaise des Transports n'a pas encore répondu. Elle a clairement indiqué à la Deuxième Chambre qu'elle n'envisage pas de réactivation temporaire et elle prétend que ce n'est pas une priorité pour la Belgique puisque d'après notre ministre, la modernisation structurelle du tracé n'est pas la préoccupation première.

Quel est l'état du dossier ? Y a-t-il une solution ?

12.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : Peu de choses ont évolué. Je n'ai pas encore reçu de réaction à mon courrier. Nous déciderons cette semaine de la prochaine étape.

La mise en service temporaire sera certes un peu contraignante pour les Néerlandais, mais ce ne sera tout de même pas si terrible pour autant.

Une étape suivante, à propos de laquelle je souhaite réfléchir une quinzaine de jours, doit être abordée après l'envoi du courrier.

Nous disposons de moyens financiers suffisants pour la première phase. Pour la deuxième phase, l'argent sera disponible en temps utile.

12.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Avons-nous de puissants arguments juridiques pour imposer la réactivation temporaire ?

12.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : C'est mon avis en tout cas. Le

ik zal dat nakijken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de houding van de Nederlandse Tweede Kamer en verkeersminister Peijs betreffende de IJzeren Rijn" (nr. 7339)

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Deze vraag is ondertussen een beetje achterhaald, omdat mevrouw Lanjri ze tijdens de plenaire vergadering van 9 juni heeft gesteld. Ik was verrast dat de minister per brief aan zijn Nederlandse collega een snelle reactivering had gevraagd, omdat hij een week daarvoor nog zei dat hij rustig de tijd zou nemen om alles te bestuderen.

12.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Dat heb ik ook gedaan.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De Nederlandse minister voor Verkeer heeft volgens de pers nog niet geantwoord. In de Tweede Kamer heeft zij duidelijk verkondigd dat zij een tijdelijke reactivering niet ziet zitten en beweert dat dit voor België geen prioriteit is, vermits onze minister heeft gezegd dat de structurele modernisering van het tracé niet de eerste zorg is.

Wat is de stand van zaken? Is er een oplossing?

12.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Er is nog niet veel veranderd. Ik heb nog geen antwoord op mijn brief gekregen. Deze week zullen we beslissen over de volgende stap.

Ik denk dat de tijdelijke ingebruikname wel een beetje vervelend is voor de Nederlanders, maar dat zal toch ook weer niet zo verschrikkelijk negatief zijn.

Na de brief is een volgende stap nodig, waarover ik nog een tweetal weken moet nadenken.

Voor de eerste fase is er voldoende geld. Voor de tweede fase zal het geld er zijn wanneer het nodig is.

12.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Hebben we juridisch harde argumenten om de tijdelijke reactivering af te dwingen?

12.06 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Volgens mij wel. Het

tribunal d'arbitrage a définitivement opté pour le tracé historique. Seul le financement doit encore être examiné.

L'incident est clos.

13 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Poix-Saint-Hubert" (n° 7360)

13.01 André Perpète (PS) : La gare de Poix-Saint-Hubert se trouve dans une situation déplorable. Elle est située sur la ligne Namur-Libramont, fonctionnant en régime bi-horaire, complétée par quelques départs supplémentaires aux heures de pointe. Les habitants de la région sont dissuadés de prendre le train, d'autant que les abords de la gare ne les y invitent guère. D'après le rapport du Comité consultatif des usagers, rien n'indique la présence de la gare, si ce n'est un vieux panneau illisible. Les quais, dépourvus de ligne de sécurité, sont beaucoup trop bas pour les personnes à mobilité réduite. Le revêtement du quai est fort mauvais. Les bords du quai ne sont pas pourvus de balises à l'attention des conducteurs. Il n'existe ni installation sonore ni horloge de quai dans la gare. Quant au bâtiment délabré de la gare, c'est un spectacle peu agréable pour les touristes.

Ne pensez-vous pas que des aménagements s'imposent dans cette gare, en particulier en ce qui concerne sa visibilité et sa sécurisation ? La SNCB a-t-elle prévu une réaffectation pour le bâtiment ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Depuis 1997, année de la fermeture des guichets de la gare de Poix-Saint-Hubert, le nombre de voyageurs s'est maintenu et la desserte n'a pas été modifiée. La SNCB va examiner la possibilité d'améliorer la visibilité de la gare.

Le bâtiment, actuellement dévolu à Infrabel, sera vendu dès que le centre logistique de Jemelle sera construit, c'est-à-dire au plus tôt en 2010. L'absence d'horloge de quai s'explique par le fait que la gare n'appartient pas à la catégorie D1, accueillant au minimum 2.500 voyageurs par semaine. La mise en service d'un équipement de sonorisation des quais est prévue dans le courant de ce mois. Infrabel prévoit de rehausser les quais et de les revêtir en dur lors des travaux de voies, en fonction des moyens budgétaires.

Arbitragetribunaal heeft definitief gekozen voor het historisch tracé. Enkel over de financiering moet nog worden nagedacht.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Poix-Saint-Hubert" (nr. 7360)

13.01 André Perpète (PS): Het station van Poix-Saint-Hubert bevindt zich in een erbarmelijke toestand. Het ligt op de lijn Namen-Libramont en er stopt een trein om de twee uur, aangevuld met een aantal extra treinen op de spitsuren. De stationsomgeving is allesbehalve uitnodigend, zodat de bewoners van die streek er zeker niet toe worden aangezet de trein te nemen. Uit het verslag van het Raadgevend Comité van de gebruikers blijkt dat alleen een oud en onleesbaar bord op de aanwezigheid van het station wijst. Op de perrons is geen veiligheidslijn aangebracht en ze zijn veel te laag voor mensen die slecht te been zijn. De bekleding van de perrons is in zeer slechte staat. Op de perronboord zijn geen kentekens aangebracht waar de treinbestuurder zich op kan richten. Het station beschikt niet over een geluidsinstallatie en op het perron is ook geen klok aanwezig. Het bouwvallige stationsgebouw is zeker geen toeristische trekpleister.

Meent u niet dat in dat station aanpassingswerken zouden moeten gebeuren, vooral wat betreft de zichtbaarheid en de veiligheid? Ziet de NMBS een nieuwe bestemming voor het gebouw?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De loketten van het station Poix-Saint-Hubert werden in 1997 gesloten. Zowel het aantal reizigers als het aantal treinen bleven sindsdien ongewijzigd. De NMBS gaat na hoe ze de zichtbaarheid van het station kan verbeteren.

Het gebouw dat nu eigendom van Infrabel is, zal verkocht worden zodra het logistiek centrum van Jemelle gebouwd is, dat wil zeggen ten vroegste in 2010. Er bevindt zich geen klok op het perron omdat het station niet behoort tot de D1-categorie waar tenminste 2.500 reizigers per week langskomen. In de loop van deze maand wordt in een geluidsuitrusting van de perrons voorzien. Infrabel stelt een verhoging van de perrons in het vooruitzicht en zal ze ook van een verharde bekleding voorzien tijdens de werken aan de sporen, en dit naargelang van de begrotingsmiddelen.

13.03 André Perpète (PS) : Je suivrai l'évolution du dossier.

L'incident est clos.

14 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'acquisition de nouvelles rames pour le RER" (n° 7386)

14.01 Éric Massin (PS) : Je vous ai déjà interrogé sur l'acquisition de nouvelles rames RER et sur l'entretien de ces rames par l'atelier de maintenance de la gare de Charleroi Rail. Vous aviez évoqué l'avancement du cahier des charges et les aménagements de l'atelier GCR. Aujourd'hui, j'apprends avec stupéfaction par la presse que la SNCB aurait abandonné l'idée d'acquérir du nouveau matériel RER et continuerait à utiliser les voitures M6.

Si vous confirmez cette information, je vous demande les motifs qui ont poussé la SNCB à renoncer au projet. S'agit-il de problèmes techniques, de coût ou d'exploitation ? Les voitures M6 sont-elles adaptées pour accueillir le nombre de voyageurs prévu sans que le confort s'en trouve négligé ? Quel serait l'impact de cette décision sur le délai de mise en œuvre du RER ? Qu'en sera-t-il du niveau d'activité de l'atelier de maintenance du GCR ?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : La croissance du nombre de voyageurs pour le futur, croissance liée à différents projets, donnera lieu à la nécessité d'augmenter le nombre de places assises de 30.000 vers 2009 et de 70.000 pour 2012.

Cette croissance nécessite l'acquisition de matériel complémentaire et la transformation de matériel existant, qui doit servir aussi bien pour le RER que pour les autres lignes. Il s'agit du matériel RER, de voitures M6 complémentaires et de locomotives.

La SNCB examine l'option la plus appropriée, sachant aussi que le matériel RER proposé pose quelques problèmes de prix. On examine les différentes options, dont celle de la transformation de voitures existantes.

La décision ne devrait certainement pas être prise avant plusieurs semaines en raison de la

13.03 André Perpète (PS): Ik zal dit dossier verder volgen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aankoop van nieuwe GEN-treinstellen" (nr. 7386)

14.01 Eric Massin (PS): Ik heb u al aan de tand gevoeld over de aankoop van nieuwe GEN-treinstellen en het onderhoud ervan in de onderhoudswerkplaats van het station Charleroi Rail. U zei toen dat het bestek en de aanpassingen van de GCR-werkplaats goed opschoten. Vandaag verneem ik tot mijn verbijstering uit de pers dat de NMBS zou beslist hebben af te zien van de aankoop van nieuwe GEN-treinstellen en verder gebruik zou blijven maken van M6-rijtuigen.

Als u dat bevestigt, dan vraag ik u welke beweegredenen de NMBS ertoe aangezet hebben van dat plan af te zien. Betreft het technische problemen, of problemen in verband met de kostprijs of de exploitatie? Zijn de M6-rijtuigen berekend op het aantal verwachte reizigers zonder dat het comfort in het gedrang komt? Welk effect heeft die beslissing op de tenuitvoerlegging van het GEN-project? Wat zal er gebeuren met het activiteitsniveau in de GCR-onderhoudswerkplaats?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Door de toename van het aantal reizigers in de toekomst, een toename die verband houdt met verscheidene projecten, zal het aantal zitplaatsen tegen 2009 met 30.000 en tegen 2012 met 70.000 moeten worden opgetrokken.

Door die toename moet complementair materieel worden aangekocht en moet het bestaande materieel, dat zowel voor het GEN als op de andere lijnen moet worden gebruikt, worden aangepast. Het gaat om het GEN-materieel, de complementaire M6-rijtuigen en locomotieven.

De NMBS onderzoekt de meest gepaste optie, wetende dat de kostprijs van het voorgestelde materieel problemen doet rijzen. De diverse mogelijkheden, waaronder de aanpassing van de bestaande rijtuigen, worden onder de loep genomen.

De beslissing zal nog enkele weken op zich laten wachten aangezien het dossier op technisch vlak

complexité technique du dossier. De toute façon, le réseau RER démarrera fin 2006. Le matériel, quel qu'il soit, devra donc être prêt à ce moment-là.

L'avenir de l'atelier de Charleroi n'est pas gris. S'il y a plus de matériel, s'il y a plus de places assises, il y aura du travail en plus. Le matériel RER devra également être entretenu. La nature du matériel ne diminuera pas la charge de travail des ateliers, et certainement pas à Charleroi.

14.03 **Éric Massin** (PS) : La direction de la SNCB n'emploie pas des termes aussi prudents que vous. Dans « L'Écho », elle a affirmé n'avoir jamais envoyé de cahier des charges aux constructeurs de matériel RER. Le porte-parole de la SNCB nie tout envoi de cahier des charges. Je suis étonné.

14.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Moi aussi !

14.05 **Éric Massin** (PS) : Il prétend que la SNCB n'a jamais voulu aller aussi loin, mais seulement rénover les motrices actuelles et acquérir de nouvelles voitures de type M6.

14.06 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Il ne s'agit que d'une option. Rien n'est encore décidé.

14.07 **Éric Massin** (PS) : Le porte-parole était beaucoup plus affirmatif. Il rejette l'option du matériel RER spécifique.

A côté de l'explication technique de la hauteur des quais, ce refus était justifié par le coût du matériel RER, qui se monterait à plus de 400 millions d'euros, alors que seuls 100 millions sont provisionnés. J'entends bien votre réponse prudente, qui se base sur l'évaluation du matériel existant avant de décider. Mais je constate que la SNCB se montre bien plus rigide. Elle fait résolument marche arrière et ne veut plus entendre parler de matériel spécifique.

14.08 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : J'ai bien entendu la réplique de M. Massin.

L'incident est clos.

15 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrôle du transport de marchandises par rail" (n° 7399)

erg complex is. Het GEN zal in ieder geval begin 2006 in werking treden. Het materieel, ongeacht welk het wordt, zal dus tegen dan klaar moeten zijn.

De toekomst van de werkplaats van Charleroi komt niet in het gedrang. Meer materieel en zitplaatsen betekent meer werk. Het GEN-materieel zal ook moeten worden onderhouden. Het soort materieel waarvoor wordt geopteerd, zal de werklast van de werkplaatsen niet verminderen, zeker niet in Charleroi.

14.03 **Eric Massin** (PS): De directie van de NMBS spreekt zich niet zo voorzichtig uit als u. In "L'Écho" verklaarde zij dat zij de leveranciers van het GEN-materieel nooit een bestek heeft overgemaakt. De woordvoerder van de NMBS beweert hetzelfde. Dat verbaast me.

14.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Mij ook!

14.05 **Eric Massin** (PS): Volgens hem is de NMBS nooit zo ver willen gaan en wou ze louter de bestaande locomotieven moderniseren en nieuwe rytuigen van het type M6 aanschaffen.

14.06 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Het betreft enkel maar een mogelijkheid. Er is nog niets beslist.

14.07 **Eric Massin** (PS) De woordvoerder was veel beslist. Hij wijst de aankoop van specifieke GEN-treinstellen af.

Naast de technische uitleg met betrekking tot de hoogte van de perrons was die weigering gerechtvaardigd door de kostprijs van het GEN-materiaal die meer dan 400 miljoen euro zou bedragen terwijl slechts in een provisie van 100 miljoen werd voorzien. Ik begrijp uw voorzichtig antwoord dat gebaseerd is op de evaluatie van het bestaand materiaal, alvorens u een beslissing neemt. Ik stel echter vast dat de NMBS zich veel strakker opstelt. Ze krabbelt duidelijk terug en wil niet meer weten van specifiek materiaal.

14.08 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Ik heb de repliek van de heer Massin goed gehoord.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de controle op het goederenvervoer per spoor" (nr. 7399)

15.01 Roel Deseyn (CD&V) : A la suite de la libéralisation du transport des marchandises, des sociétés privées peuvent organiser des transports sur les chemins de fer belges.

Ces sociétés devront-elles respecter les mêmes prescriptions de sécurité que la SNCB ? Comment le contrôle sera-t-il garanti ? Un système de sanctions est-il prévu ? Le ministre est-il informé d'incidents et, dans l'affirmative, quelles furent les sanctions ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge publie un règlement général pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui s'applique sans distinction à l'ensemble des opérateurs ferroviaires qui utilisent l'infrastructure ferroviaire belge. En matière de sécurité, les opérateurs privés doivent donc respecter les mêmes normes que la SNCB.

Le personnel compétent du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge et le Service technique d'appui ferroviaire du SPF Mobilité et Transport peuvent effectuer des contrôles. Depuis le 1^{er} janvier 2005, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge a mené 1 204 contrôles relatifs au personnel de sécurité et 58 contrôles du matériel des opérateurs qui utilisent l'infrastructure belge. Les contrôles sont donc nombreux. Le système de sanctions est le même au sein de la SNCB qu'ailleurs et peut aboutir au retrait de la licence du conducteur. En cas d'incident, Infrabel doit mener une enquête et présenter un rapport aux services compétents et au ministre.

15.03 Roel Deseyn (CD&V) : Mettre les objectifs en adéquation est une bonne chose. Si le règlement général est appliqué, des concessions sont faites en matière de sécurité. Certains autres opérateurs ne disposent pas d'une procédure sophistiquée en ce qui concerne la réinsertion de personnel. Les normes les plus strictes devraient s'appliquer à toutes les entreprises.

L'incident est clos.

16 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction d'un nouveau système de signalisation" (n° 7398)

16.01 Roel Deseyn (CD&V) : En cas d'erreur humaine, un système de signalisation et une surveillance électronique peuvent apporter des

15.01 Roel Deseyn (CD&V) : Door de liberalisering van het goederenvervoer kunnen privé-firma's transporten organiseren op de Belgische spoorwegen.

Zullen aan die firma's dezelfde veiligheidseisen worden gesteld als aan de NMBS? Hoe zal de controle gegarandeerd worden? Komt er een systeem van sancties? Heeft de minister weet van incidenten en zo ja, wat waren de sancties?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur publiceert een algemeen reglement voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dat zonder onderscheid geldt voor alle spoorwegoperatoren die op de Belgische spoorweginfrastructuur rijden. Inzake veiligheid moeten de privé-operatoren dus dezelfde eisen respecteren als de NMBS.

Het bevoegde personeel van de beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur en de technische steundienst voor Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer kunnen controles uitvoeren. Sinds 1 januari 2005 voerde de beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur 1 204 controles uit op veiligheidspersoneel en 58 op het materieel van de operatoren die op de Belgische infrastructuur rijden, wat veel is. Het sanctiesysteem is bij de NMBS hetzelfde als elders en kan leiden tot de intrekking van de licentie van een bestuurder. Bij incidenten moet Infrabel een onderzoek voeren en een rapport bezorgen aan de bevoegde diensten en aan de minister.

15.03 Roel Deseyn (CD&V) : Het is goed dat de lat gelijk wordt gelegd. Wordt het algemeen reglement aangepast, dan worden toegevingen gedaan inzake veiligheid. Sommige alternatieve operatoren beschikken niet over een gesofisticeerde procedure inzake de herinschakeling van personeel. Voor alle bedrijven zouden de strengste normen moeten gelden.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van een nieuw signalisatiesysteem" (nr. 7398)

16.01 Roel Deseyn (CD&V) : Wanneer er sprake is van menselijk falen, kunnen een signalisatiesysteem en elektronische bewaking een

solutions. Les exploitants des sociétés de chemins de fer européens ont décidé d'instaurer un système de signalisation uniforme, à savoir le système ETCS. Actuellement, différents systèmes sont utilisés. Le nouveau système comprend un système de communication par GSM et un système de contrôle permanent de la vitesse et de la position du train qui peut être arrêté en cas de besoin. Seulement deux lignes sont actuellement sécurisées dans notre pays, mais le gestionnaire de l'infrastructure belge s'est également engagé à instaurer le nouveau système. Il sera donc impossible qu'un conducteur franchisse un signal à cause d'une erreur humaine. Les chiffres révèlent des erreurs humaines, aux lourdes conséquences, de plus en plus fréquentes. Le nouveau système requerra des investissements importants, tant au niveau de l'infrastructure que du matériel roulant.

A-t-on déjà arrêté un calendrier pour l'instauration du système GSM R ? Où en est le planning concernant l'instauration du système ETCS ? Comment ces systèmes seront-ils financés ?

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : L'installation du système GSM R sur notre réseau est en cours et devra être achevée en 2007.

L'installation de l'important système ETCS débutera fin 2006. Les prototypes sont encore développés actuellement. La réalisation est financée dans le cadre du programme d'investissements d'Infrabel et du SPF Mobilité et Transport. Les prototypes bénéficient également de subsides européens. L'installation prendra quelques années mais elle est très importante pour la rentabilité. Dès que le système ETCS sera installé, les cabines de signalisation pourront être automatisées, ce qui aura des conséquences importantes pour le personnel car les trains qui brûleront un feu rouge seront arrêtés automatiquement. Actuellement, le contrôle doit encore se faire au niveau des cabines de signalisation.

16.03 Roel Deseyn (CD&V) : Lors de l'audition, il a été dit qu'on s'emploie à réaliser l'ETCS 2, mais il n'y a guère de projets en ce qui concerne le matériel roulant. Les deux composants doivent être coordonnés. Je ne me fais aucun souci pour le développement de prototypes et la mise au point du système parce que ces deux aspects ont été dûment planifiés. Il reste toutefois à savoir quand l'ensemble du réseau belge satisfera à la norme.

L'incident est clos.

en ander opvangen. De Europese spoorwegenuitbaters hebben beslist om een eenvormig signalatiesysteem in te voeren, het ETCS-systeem. Momenteel worden verschillende systemen gebruikt. Het nieuwe systeem bestaat uit een communicatiesysteem via gsm en een controlesysteem dat de snelheid en de positie van de trein constant bewaakt en ze desnoods tot stilstand brengt. Momenteel zijn in ons land slechts twee lijnen beveiligd, maar ook de Belgische infrastructuurbeheerder heeft zich ertoe verbonden het nieuwe systeem in te voeren. Het zal dus onmogelijk worden dat de bestuurder een sein voorbijrijdt door een menselijke fout. Uit cijfers blijkt dat menselijke fouten steeds vaker worden gemaakt, dikwijls met grote gevolgen. Het nieuwe systeem vergt wel flinke investeringen, zowel voor de infrastructuur als voor het rollend materieel.

Is er al een planning voor de invoering van het gsm-R-systeem? Hoever staat het met de planning inzake de invoering van het ETCS-systeem? Hoe zal een en ander worden gefinancierd?

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De installatie van het gsm-R-systeem op ons netwerk is aan de gang en moet in 2007 voltooid zijn.

Eind 2006 wil men beginnen met de installatie van het belangrijke ETCS-systeem. Momenteel worden de prototypes nog ontwikkeld. De realisatie wordt gefinancierd in het kader van het investeringsprogramma van Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Voor de prototypes zijn er ook Europese subsidies. De installatie zal enkele jaren duren, maar voor de rendabiliteit is ze heel belangrijk. Zodra ETCS er is, kunnen de seinhuizen worden geautomatiseerd. Dat zal vrij grote gevolgen hebben voor het personeel, want treinen die door een rood licht rijden zullen automatisch worden afgeremd. Vandaag moet een en ander nog vanuit de seinhuizen worden gevolgd.

16.03 Roel Deseyn (CD&V): In de hoorzitting zei men dat men werk maakte van ECTS 2, maar voor het rollend materieel zijn er maar weinig plannen. Beide componenten moeten op elkaar worden afgestemd. Ik maak me geen zorgen over de ontwikkeling van prototypes en het afstellen van het systeem, want er is een goede timing afgesproken. Het blijft echter onduidelijk wanneer het hele Belgische net aan de norm zal voldoen.

Het incident is gesloten.

17 Question de Mme Hilde Vautmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente projetée de terrains de la SNCB" (n° 7456)

17.01 **Hilde Vautmans** (VLD) : Lors des auditions à propos de la SNCB, nous n'avons pas obtenu de réponse détaillée à la question portant sur la vente projetée de terrains. Les nouveaux contrats de gestion de la SNCB Holding et d'Infrabel comportent des directives techniques tendant à améliorer les relations avec le Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) et la SA Sopima, chargée de la gestion et de la valorisation des actifs transférés.

Il est également mentionné dans la note de politique générale du ministre que, outre les « dettes reprises », la SNCB transférera aussi l'infrastructure ferroviaire et une quarantaine de terrains au FIF. Les biens fonciers seront mis sur le marché au cours des prochaines années. La SA Sopima doit mener l'opération à bonne fin. Le VLD est aussi d'avis que la SNCB doit se concentrer sur ses tâches centrales et moins faire fonction de bureau immobilier.

Quel est l'état d'avancement du dossier ? Des adjudications sont-elles déjà annoncées au *Moniteur belge* ou dans les médias spécialisés ? Des offres ont-elles déjà été introduites ? A combien est estimée la valeur totale des terrains ? Les recettes de la vente sont-elles suffisantes pour financer pour 2005 les intérêts sur les dettes reprises de la SNCB ? De quels incitants la SA Sopima dispose-t-elle pour maximaliser les recettes de la vente ?

17.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*) : Les 34 terrains de la SNCB ont effectivement été transférés. Les villes, les communes et les Régions chargées de l'aménagement du territoire disposent d'un droit préférentiel. Nous avons demandé aux administrations de nous faire part de leur intérêt. Cette phase est terminée entre-temps.

Une option a été prise sur une partie du terrain d'Anvers-Sud et sur le terrain d'Anvers-Nord pour des bâtiments de la Hogeschool Antwerpen.

Certains biens seront mis sur le marché d'ici peu et feront l'objet de la publicité requise. Nous espérons recevoir cette année 200 millions d'euros pour l'ensemble.

17 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geplande verkoop van terreinen van de NMBS" (nr. 7456)

17.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Tijdens hoorzittingen over de NMBS kregen we geen gedetailleerd antwoord op een vraag over de geplande verkoop van terreinen. De nieuwe beheerscontracten van NMBS Holding en Infrabel bevatten technische richtlijnen om de relaties te verbeteren met het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en de NV Sopima, die instaat voor het beheer en de valorisatie van de overgedragen activa.

Ook in de beleidsbrief van de minister staat dat de NMBS naast de overgenomen schulden ook de spoorweginfrastructuur en een veertigtal terreinen aan het FSI zal overdragen. De terreinen zullen de komende jaren op de markt worden gebracht. Sopima moet de operatie in goede banen leiden. De VLD is het ermee eens dat de NMBS zich moet focussen op haar kerntaken en minder als vastgoedkantoor moet fungeren.

Wat is de stand van zaken? Zijn er al aanbestedingen aangekondigd in het *Belgisch Staatsblad* of in de gespecialiseerde pers? Zijn er al offertes ingediend? Op hoeveel wordt de totale waarde van al deze terreinen geraamd? Zijn de verkoopopbrengsten voldoende om voor 2005 de intrestlast op de overgenomen schulden van de NMBS te kunnen betalen? Over welke *incentives* beschikt de NV Sopima om de verkoopopbrengsten te maximaliseren?

17.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De 34 terreinen van de NMBS zijn effectief overgedragen. De steden, gemeenten en Gewesten die de ruimtelijke orde bepalen, krijgen een voorkeurrecht. We vroegen de overheden hun interesse kenbaar te maken. Die fase is intussen beëindigd.

Er is een optie ingediend voor een gedeelte van het terrein Antwerpen-Zuid en voor het terrein Antwerpen-Noord voor gebouwen van de Hogeschool Antwerpen.

Binnenkort wordt een en ander met de nodige publiciteit op de markt gebracht. Dit jaar hopen we 200 miljoen euro voor het geheel te ontvangen.

Il a été demandé à la SA Sopima de vendre les immeubles de bureaux qu'elle gère. La vente, à concurrence de plus d'un million d'euros, doit être signée par le ministre Reynders et par moi-même. Sopima ne perçoit pas de pourcentage sur les recettes de la vente. Celles-ci reviennent aux actionnaires, c'est-à-dire à l'État pour 98%.

17.03 Hilde Vautmans (VLD): J'applaudis aux accords signés pour Anvers-Sud et Anvers-Nord.

17.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Une partie de ces accords avait déjà été signée préalablement. En ce qui concerne l'option pour l'école supérieure, il existait déjà un accord oral avec Eurostation.

17.05 Hilde Vautmans (VLD): J'espère que le montant sera le plus élevé possible car nous en aurons besoin.

17.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La plupart des terrains sont petits. La moitié des recettes devra provenir de deux terrains à Bruxelles.

L'incident est clos.

18 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le droit de passage réclamé par la SNCB à des opérateurs de télécommunications" (n° 7475)

18.01 Roel Deseyn (CD&V): La nouvelle loi relative à la communication électronique prévoit le maintien des droits de passage pour les réseaux et les opérateurs de télécommunications, conformément aux articles 97 à 104 inclus de la loi de 1991. Le droit de passage contribue à garantir la loyauté de la concurrence et stimule les investissements en vue de l'aménagement de réseaux de haute technologie.

Théoriquement, ni les autorités ni les particuliers ne peuvent demander d'indemnité pour l'utilisation de terrains et la pose de matériel sur les murs par les opérateurs d'un réseau public de télécommunications. Des anomalies sont toutefois constatées dans la pratique. Nous apprenons que Belgacom dispose d'un droit de passage gratuit pour l'utilisation de terrains de la SNCB. Le ministre peut-il confirmer cette information? La SNCB impute par contre des droits de passage aux autres

De NV Sopima werd gevraagd de kantoorgebouwen die het beheert, te gelde te maken. De verkoop tegen een prijs van meer dan een miljoen euro moet worden getekend door mij en door minister Reynders. Sopima krijgt geen percentage van de verkoopopbrengsten. Die komen de aandeelhouders toe, voor 98 procent de Staat.

17.03 Hilde Vautmans (VLD): Het is een goede zaak dat er overeenkomsten werden getekend voor Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Noord.

17.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Vooraf werd al een deel getekend. Inzake de optie voor de hogeschool was er al een mondelinge afspraak met Eurostation.

17.05 Hilde Vautmans (VLD): Ik hoop op een maximaal bedrag, want dat kunnen we gebruiken.

17.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De meeste terreinen zijn klein. De helft van de opbrengst zal moeten komen van twee terreinen in Brussel.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het doorgangsrecht aangerekend door de NMBS aan telecomunicatieoperatoren" (nr. 7475)

18.01 Roel Deseyn (CD&V): De nieuwe wet op de elektronische communicatie voorziet in het behoud van de kosteloze doorgangsrechten voor telecomunicatienetwerken en -operatoren, zoals vastgelegd in de artikelen 97 tot en met 104 van de wet van 1991. Het doorgangsrecht is van belang om eerlijke concurrentie te garanderen en stimuleert investeringen met het oog op de aanleg van hoogtechnologische netwerken.

In theorie mogen overheden en particulieren geen vergoeding vragen voor het gebruik van gronden en aanhechtingen aan muren door operatoren van een openbaar telecomunicatienet. In de praktijk zijn er echter anomalieën. We vernemen dat Belgacom een kosteloos doorgangsrecht heeft wat betreft het gebruik van NMBS-gronden. Kan de minister dat bevestigen? Aan de overige operatoren zou de NMBS wel doorgangsrechten aanrekenen. Hoe valt dat te verklaren? Hoe kunnen de courante

opérateurs. Comment s'explique cette situation ? Comment les pratiques courantes peuvent-elles être justifiées d'un point de vue légal ? Quelles initiatives le ministre prendra-t-il ?

18.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Des différences existent en effet d'un opérateur à l'autre. En vertu de l'article 97 de la loi du 21 mars 1991, tout opérateur d'un réseau public de télécommunications est autorisé à faire usage du domaine public et des propriétés s'il respecte la destination de ces derniers et les dispositions légales et réglementaires régissant leur utilisation. Les lois du 10 mars 1925 et du 12 avril 1965 sont également d'application. Pour tous les autres câbles et lignes, des dispositions légales sont d'application. Par ailleurs, en vertu d'un arrêté royal du 14 octobre 1992 portant sur le contrat de gestion, la SNCB exerce tous les droits et obligations qui relèvent de l'État. Conformément à la décision du 25 mai 1993 de l'administrateur délégué de la SNCB, les droits annuels, qui n'ont plus été revus depuis de nombreuses années, sont adaptés aux charges réelles. Comme pour les lignes électriques, on s'est efforcé de fixer des tarifs comparables pour tous les types de conduites. Aucune exemption n'est prévue. La plupart des demandes de lignes sur les terrains de la SNCB émanent d'intercommunales ou de sociétés, et non d'un opérateur public. Elles ne peuvent donc bénéficier d'une exemption.

18.03 Roel Deseyn (CD&V) : A tout le moins faudrait-il incorporer une référence dans la loi sur les télécoms. Et il est permis de se demander si, dans un marché libéralisé, il est opportun de recourir à des restrictions car cela équivaldrait à garantir une concurrence déloyale. Il serait souhaitable de modifier légèrement le réglage de l'ancienne législation. Car il n'est absolument pas certain que les autorités européennes soient d'accord d'octroyer un privilège au détenteur historique du monopole.

L'incident est clos.

19 Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le fret ferroviaire" (n° 7489)

19.01 Patrick De Groote (N-VA) : Le collège des bourgmestre et échevins d'Izegem a décidé en avril 2005 de résilier l'habilitation en vue de l'aménagement d'un raccordement ferroviaire le long du canal Roulers-Lys.

praktijken vanuit wettelijk oogpunt worden gelegitimeerd? Wat zal de minister doen?

18.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het is inderdaad zo dat er een verschil is tussen de ene en de andere operator. Volgens artikel 97 van de wet van 21 maart 1991 zijn operatoren van een openbaar telecommunicatienet gemachtigd het openbaar domein en de eigendommen te gebruiken als ze hun bestemming en de wettelijke en reglementaire bepalingen die hun gebruik regelen, eerbiedigen. Ook gelden de wet van 10 maart 1925 en de wet van 12 april 1965. Voor alle andere kabels en leidingen zijn er wettelijke beschikkingen, maar er is ook een beheerscontract-KB van 14 oktober 1992 waardoor de NMBS alle rechten en verplichtingen krijgt die op de Staat rusten. Door het besluit van 25 mei 1993 van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS worden de jaarlijkse rechten, die reeds vele jaren niet meer werden herzien, aangepast aan de reële lasten. Men heeft, naar analogie van de elektrische leidingen, gestreefd naar vergelijkbare tarieven voor alle soorten leidingen. Er is niet voorzien in vrijstellingen. De meeste aanvragers voor leidingen op het NMBS-terrein zijn intercommunales of maatschappijen en geen openbaar operator. Zij vallen dus niet onder de vrijstelling.

18.03 Roel Deseyn (CD&V): Men zou in de telecomwet ten minste een verwijzing moeten inbouwen. Men kan zich afvragen of het wel goed is als men in een geliberaliseerde markt met restricties zou werken. Dat zou gelijkstaan met het garanderen van oneerlijke concurrentie. Het zou goed zijn als men de oudere wetgeving wat bijstelt. Het is maar de vraag of de Europese instanties akkoord zouden gaan met een privilege voor de historische monopolist.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het vrachtvervoer per spoor" (nr. 7489)

19.01 Patrick De Groote (N-VA): Het Izegemse college van burgemeester en schepenen heeft in april 2005 beslist om de machtiging voor het plaatsen van een spooraansluiting langs het kanaal Roeselare-Leie op te zeggen.

En Flandre occidentale, combien d'entreprises et de zones industrielles étaient-elles raccordées au réseau de la SNCB en 2004? Quels nouveaux raccordements ferroviaires ont-ils été mis en service depuis 1995 en Flandre occidentale? Combien de raccordements ferroviaires ont-ils été fermés temporairement ou définitivement entre 2001 et 2004? Pourquoi le raccordement ferroviaire avec la zone industrielle a-t-il été fermé? Qu'advient-il de la ligne de chemin de fer longeant le canal Roulers-Lys? On comptait présenter à la Commission européenne un concept en matière de transport de marchandises. Quel en est le résultat? Existe-t-il des projets en matière de subventionnement public en Flandre occidentale?

19.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il y a onze raccordements en Flandre occidentale. Depuis 1995, deux raccordements se sont ajoutés à Ostende. Cinq raccordements ont été fermés en 2001 et en 2004 à la demande des entreprises raccordées. L'on envisage la fermeture du raccordement ferroviaire avec la zone industrielle d'Izegem, mais aucune décision n'a encore été prise. Toutes les activités ont été interrompues il y a quatre ans déjà. Ce raccordement ferroviaire revêt peu d'intérêt pour Infrabel. Une décision devra être prise à relative brève échéance en ce qui concerne tout nouvel investissement. Il faudra à cet effet de meilleures prévisions en matière de trafic. Ce raccordement ferroviaire est difficile à desservir. En principe, une décision doit intervenir demain dans le dossier du subventionnement public. Il s'agit uniquement du transport intermodal. Une extension à grande échelle n'est donc pas possible. Il existe sûrement des possibilités en Flandre occidentale.

19.03 Patrick De Groote (N-VA): Nous ne connaissons pas l'évolution de la compétitivité du secteur des transports routiers à long terme. Plusieurs facteurs qui jouent en la matière sont en évolution constante. Il ne serait pas judicieux de démanteler ou de considérer comme perdues certaines liaisons ferroviaires.

20 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "le service Permis de conduire du SPF Mobilité et Transports" (n° 7393)

20.01 Joseph Arens (cdH): La presse a relaté dernièrement le cas d'une personne qui s'est vu retirer son permis de conduire suite à un contrôle d'alcoolémie positif. En plus de la déchéance et de l'amende, le jugement exige, en vertu de la nouvelle loi sur la sécurité routière, un examen

Hoeveel bedrijven en bedrijventerreinen in West-Vlaanderen beschikten in 2004 over een aansluiting op het netwerk van de NMBS? Welke nieuwe spooransluitingen zijn er sedert 1995 in West-Vlaanderen geopend? Hoeveel spooransluitingen werden tussen 2001 en 2004 tijdelijk of definitief gesloten? Waarom werd de spooransluiting met het bedrijventerrein tijdelijk gesloten? Welke toekomst heeft de spoorlijn langs het kanaal Roeselare-Leie? Men wou een concept inzake goederenvervoer voorstellen aan de Europese Commissie. Wat is hiervan het resultaat? Zijn er plannen voor staatsbijdragen in West-Vlaanderen?

19.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er zijn elf aansluitingen in West-Vlaanderen. Sedert 1995 zijn er twee bijgekomen in Oostende. Vijf aansluitingen zijn tussen 2001 en 2004 op vraag van de aangeslotenen gesloten. Men overweegt een sluiting van de spooransluiting met het bedrijventerrein Izegem, maar er is nog geen besluit. Alle activiteiten zijn reeds vier jaar gestopt. Infrabel ziet weinig heil in deze spooransluiting. Op relatief korte termijn moet men beslissen over investeringen. Er zullen hiervoor betere trafiekvooruitzichten nodig zijn dan nu. De bediening van de spooransluiting is moeilijk. Over het dossier over de staatsbijdragen wordt normaal gesproken morgen beslist. Het gaat enkel om intermodaal vervoer, dus een grote uitbreiding is niet mogelijk. Er zijn zeker mogelijkheden in West-Vlaanderen.

19.03 Patrick De Groote (N-VA): We weten niet wat de concurrentiepositie van het vrachtvervoer op langere termijn zal zijn. Verschillende factoren evolueren voortdurend. Het zou niet verstandig zijn om bepaalde spoorverbindingen af te breken of als verloren te beschouwen.

20 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de dienst 'Rijbewijzen' van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 7393)

20.01 Joseph Arens (cdH): Onlangs berichtte de pers over een bestuurder wiens rijbewijs na een positieve alcoholtest werd ingetrokken. Krachtens de nieuwe verkeerswet vervalt niet alleen het recht tot sturen en moet de bestuurder een boete betalen, maar moet hij ook een medisch onderzoek

médical et un test psychologique pour que la personne puisse récupérer son permis. Cette personne n'a pas pu récupérer son permis car elle ne possédait pas l'attestation médicale requise, chose normale étant donné qu'elle n'avait pas encore été convoquée pour l'examen médical. Sa condamnation à un mois de retrait du permis durera dès lors au moins trois mois. Les conséquences de ce retrait deviennent dramatiques pour ce monsieur, amené à voyager quotidiennement dans le cadre de son travail.

Le renforcement du service chargé de la gestion des dossiers semble avoir été négligé lors du durcissement de cette loi.

Comment interpréter de tels retards administratifs et leurs conséquences ?

Qu'envisagez-vous pour remédier à cette situation ?

20.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La loi du 7 février 2003, modifiant la loi relative à la police de circulation routière, a prévu dans certains cas que l'examen médical et psychologique de réintégration dans le droit de conduire est obligatoire. Dans le texte voté la semaine passée, le juge a, à nouveau, un plus grand pouvoir d'appréciation.

Nous préparons actuellement une nouvelle réglementation permettant à davantage d'acteurs d'être désignés pour les tests médicaux ou psychologiques, par exemple l'IBSR ou des indépendants.

20.03 Joseph Arens (cdH): Vous avez raison de faire évoluer la loi. Si des sanctions sont nécessaires en matière d'alcoolémie, on ne peut empêcher le travailleur d'exercer son métier pendant des semaines, avec le risque que l'employeur licencie la personne.

Je vous remercie d'aller rapidement de l'avant.

L'incident est clos.

21 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la troisième directive européenne sur le permis moto" (n° 7448)

21.01 Annick Saudoyer (PS): La directive européenne sur le permis moto, revue pour la troisième fois, est l'occasion de remettre le deux-roues au centre du débat sur la sécurité routière.

en een psychologische test ondergaan alvorens hij zijn rijbewijs terugkrijgt. In dit geval kreeg de betrokkene zijn rijbewijs niet terug omdat hij niet over het vereiste medische attest beschikte. Dat kon ook moeilijk anders omdat hij nog niet eens voor het medisch onderzoek was opgeroepen. De intrekking van zijn rijbewijs gedurende één maand zal dus in werkelijkheid minstens drie maanden in beslag nemen. Voor de betrokkene, die zijn wagen dagelijks voor het werk nodig heeft, wordt de toestand stilaan dramatisch.

Toen de bepalingen van de verkeerswet strenger werden gemaakt, lijkt de versterking van de dienst die voor dit soort dossiers instaat, over het hoofd te zijn gezien.

Welke interpretatie moet aan dergelijke administratieve achterstand en de gevolgen ervan worden gegeven?

Welke maatregelen overweegt u om die toestand te verhelpen?

20.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De wet van 7 februari 2003, tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, bepaalt dat het medisch onderzoek en de psychologische test in sommige gevallen verplicht zijn alvorens het verval van het recht tot sturen kan worden opgeheven. In de tekst die vorige week werd goedgekeurd, heeft de rechter opnieuw een ruimere beoordelingsbevoegdheid gekregen.

Wij werken momenteel aan een nieuwe reglementering waardoor meer actoren voor de medische of psychologische tests kunnen worden aangewezen. Ik denk bijvoorbeeld aan het BIVV of aan zelfstandigen.

20.03 Joseph Arens (cdH): De wet moet inderdaad worden aangepast. Hoewel sancties nodig zijn in verband met alcoholgebruik, kan men de werknemer niet beletten wekenlang zijn beroep uit te oefenen, met het risico dat de werkgever hem ontslaat.

Ik dank u voor de snelle vooruitgang in dit dossier.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de derde Europese richtlijn betreffende het rijbewijs voor motorfietsen" (nr. 7448)

21.01 Annick Saudoyer (PS): De Europese richtlijn betreffende het rijbewijs voor motorfietsen werd voor de derde maal gewijzigd.

Par rapport aux six millions de voitures, les 330 000 usagers de motos semblent peu nombreux, mais leur nombre a doublé en dix ans. J'espère que nous pourrions mesurer les effets de la campagne de l'IBSR sur la sécurité des motards.

Je souhaiterais que les deux-roues puissent se développer comme mode de déplacement alternatif, particulièrement dans les endroits les plus engorgés. Je propose de rendre les cyclomoteurs de classe A de moins de 125 cc accessibles aux possesseurs du permis B. Les motards devraient pouvoir rouler au milieu de leur bande de circulation afin d'éviter le dépassement hasardeux par d'autres véhicules et d'éviter les obstacles imprévus.

La troisième directive européenne en préparation laisse encore trop de disparités entre pays et n'apporte pas de réelle avancée en matière de sécurité routière.

Quelle est votre position par rapport à ce texte ?

21.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Les dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 autorisant les possesseurs du permis B à conduire des motos de cylindrée inférieure à 125 cc et de puissance inférieure à 11 Kw ont été supprimées par l'arrêté royal du 5 septembre 2002, pour des raisons de sécurité, et seuls les titulaires d'un permis B délivré avant le 1^{er} septembre 2001 peuvent encore bénéficier de cette disposition.

Cependant la transposition de la troisième directive dans la législation belge réintroduira ces mesures puisque le permis B devra obligatoirement être valable pour la classe 1.

Dans un souci de sécurité, la place des motos sur la chaussée a fait l'objet d'une modification légale récente. L'arrêté royal du 26 avril 2004 a inséré dans le Code de la route un article 9.3.2 en vertu duquel, par dérogation à l'article 9.3.1 qui imposait parfois aux motocyclistes un emplacement dangereux par rapport aux automobilistes, le motocycliste circulant sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de celle-ci lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et sur la moitié de la largeur, du côté droit, lorsqu'elle est ouverte aux deux sens.

Dat is een goede aanleiding om de tweewieler een centrale plaats te geven in het debat over de verkeersveiligheid. In vergelijking met de zes miljoen wagens, lijken de 330 000 motorrijders beperkt in aantal, maar hun aantal verdubbelde wel de afgelopen tien jaar. Ik hoop dat de gevolgen van de campagne van het BIVV voor de veiligheid van de motorrijders meetbaar zullen zijn.

Ik zou graag zien dat die tweewielers een plaats zouden krijgen als alternatief vervoermiddel, zeker op plaatsen waar het verkeer dichtslibt. Ik stel voor dat de houders van een rijbewijs B met een bromfiets klasse A tot 125 cc zouden mogen rijden. De motorrijders zouden de toelating moeten krijgen om in het midden van hun rijstrook te rijden, zodat ze niet langer met gewaagde inhaalmanoeuvres van andere voertuigen te maken krijgen en ze niet onverwachts met een obstakel op de weg worden geconfronteerd.

De derde Europese richtlijn laat te grote verschillen bestaan tussen de verschillende landen en brengt niet echt een doorbraak op het vlak van de verkeersveiligheid.

Wat is uw standpunt over die tekst?

21.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 die de houders van een rijbewijs B de toelating gaven motorfietsen met een cilinderinhoud van minder dan 125 cc en een vermogen lager dan 11Kw te besturen, werden om veiligheidsredenen door het koninklijk besluit van 5 september 2002 geschrapt en enkel de houders van een rijbewijs B dat voor september 2001 werd uitgereikt, kunnen nog van die bepaling gebruik maken.

Met de omzetting van de derde richtlijn in Belgisch nationaal recht worden die maatregelen evenwel opnieuw ingevoerd, want het rijbewijs B zal verplicht geldig zijn voor klasse 1.

Uit veiligheidsoverwegingen werd onlangs een wetswijziging doorgevoerd met betrekking tot de plaats van de motorfietsen op de rijbaan. Bij het koninklijk besluit van 26 april 2004 wordt in het verkeersreglement een artikel 9.3.2 toegevoegd. Overeenkomstig dat artikel mag de bestuurder van een motorfiets, in afwijking van de verplichting zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan te blijven, bedoeld in 9.3.1, op een rijbaan die niet verdeeld is in rijstroken zich over de ganse breedte begeven voor zover deze slechts opengesteld is in zijn rijrichting en op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen

21.03 Annick Saudoyer (PS) : Voilà de bonnes nouvelles!

L'incident est clos.

22 Question de M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "les autorisations spéciales de stationnement pour les dispensateurs d'aide médicale urgente" (n° 7451)

22.01 Patrick De Groote (N-VA): Le ministre prépare un projet d'arrêté royal et un projet d'arrêté ministériel instaurant une carte de stationnement médicale. Les médecins éprouvent de plus en plus de difficultés à trouver rapidement un emplacement de stationnement réglementaire en raison de la politique de stationnement en vigueur dans de nombreuses villes. Il y a à peine deux mois, le ministre se disait opposé à ce projet, faisant davantage confiance au bon sens de l'autorité verbalisante ou du juge de police. Il semble s'être rendu compte entre-temps qu'à la suite de la privatisation au bénéfice des sociétés d'exploitation de parkings, l'appât du gain prime souvent le bon sens.

Le projet d'arrêté royal est toutefois très flou et laisse pleine liberté aux communes en ce qui concerne son application. La situation existante, où certaines communes ont arrêté une solution et d'autres pas, est donc restée quasiment inchangée. L'arrêté royal offre une solution pour la zone bleue et les pertes de temps dues à la nécessité d'alimenter les parcomètres mais pas pour la recherche d'emplacements réglementaires, en dehors de la possibilité d'occuper les places réservées aux handicapés et aux riverains. J'estime qu'il serait moins perturbant d'appliquer aux médecins généralistes la réglementation actuellement en vigueur pour le chargement et le déchargement ou encore pour les véhicules d'utilité publique.

Aux termes du projet d'arrêté royal, il faudra une carte de stationnement médicale spécifique pour chaque commune, ce qui signifie qu'il y aura des centaines de règlements communaux différents. Le ministre aurait-il l'intention de permettre aux communes de réclamer une rétribution en contrepartie de la carte de stationnement, comme c'est déjà le cas dans certaines alors que l'instauration de la carte de stationnement médicale n'a aucunement pour but l'instauration d'une nouvelle taxe communale? Cette situation pourrait également susciter chez les médecins le sentiment qu'ils ont désormais le droit d'enfreindre les règles de stationnement contre paiement.

21.03 Annick Saudoyer (PS): Ziedaar een blijde tijding!

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Patrick De Groote aan de minister van Mobiliteit over "het aanvaard aangepast parkeren voor dringende medische hulp" (nr. 7451)

22.01 Patrick De Groote (N-VA): De minister werkt aan een ontwerp-KB en een ontwerp-MB tot invoering van een medische parkeerkaart. Door het parkeerbeleid van vele steden hebben artsen het immers steeds moeilijker om snel een reglementaire parkeerplaats te vinden. Nog maar twee maanden geleden was de minister niet voor dit voorstel te vinden: hij had meer vertrouwen in het gezond verstand van de verbalisant of van de politierechter. Intussen heeft hij blijkbaar ingezien dat door de privatisering van de parkeerbedrijven het winstbejag het vaak haalt van het gezond verstand.

Het ontwerp van KB is echter zeer onduidelijk en laat de gemeenten volledig vrij in de uitvoering ervan. Er wijzigt dus bijna niets aan de bestaande situatie, die erin bestaat dat sommige gemeenten een oplossing hebben uitgewerkt en andere niet. Het KB biedt een oplossing voor de blauwe zone en voor het tijdverlies door de parkeermeter, maar niet voor het vinden van reglementaire parkeerplaatsen, behalve dan de mogelijkheid om te parkeren op plaatsen voorbehouden aan gehandicapten en bewoners. Volgens mij zou het minder storend zijn als huisartsen konden gebruik maken van de regeling die nu geldt voor laden en lossen of voor voertuigen van openbaar nut.

Het ontwerp van KB bepaalt dat voor iedere gemeente een aparte medische kaart nodig zal zijn, met als resultaat honderden verschillende gemeentelijke reglementen. Misschien heeft de minister de bedoeling om de gemeenten vrij te laten om een vergoeding voor de parkeerkaart te vragen, zoals sommige gemeenten nu al doen, terwijl een medische kaart niet bedoeld is als een nieuwe gemeentebelasting. Tegelijkertijd kunnen huisartsen hierdoor ten onrechte de indruk krijgen dat ze mits betaling foutief mogen parkeren.

Le projet d'arrêté royal parle d'urgence médicale. Quelle est la portée juridique des termes « médical » et « urgent » ? Quel est le groupe cible de la carte médicale ? L'arrêté royal ne prévoit aucune réglementation pour d'éventuels abus. Le ministre envisage-t-il l'insertion d'une clause autorisant les amendes en cas d'abus ? Pourquoi n'a-t-il pas été opté pour une réglementation uniforme ? Les médecins travaillent en effet souvent au-delà des limites d'une commune. Une rétribution pour la carte médicale peut-elle être évitée ou limitée ? Le ministre envisage-t-il d'étendre aux médecins généralistes la réglementation applicable au chargement et au déchargement dans les piétons et aux véhicules d'utilité publique ?

22.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Nous veillerons à bien définir la notion d'urgence médicale. Je ne pense pas qu'il faille avant tout mettre l'accent sur l'urgence, je privilégie plutôt les visites médicales. Le terme "médical" a déjà été suffisamment décrit sur le plan juridique.

Bien entendu, nous avons envisagé les abus et les possibilités de sanctions pour les prévenir, qui devront être ajoutées au règlement communal. La commune est effectivement la mieux placée pour évaluer quels médecins ou autres dispensateurs de soins ont besoin d'une carte de stationnement médical et dans quelles circonstances. Avec une carte nationale, il serait plus difficile de lutter contre les abus. Pour certains médecins qui se déplacent sur le territoire de plusieurs communes, ce sera peut-être ennuyeux mais la plupart travaillent dans des communes rurales où les places de stationnement ne manquent pas.

J'ai une grande confiance dans les communes et je tiens à leur permettre de réglementer les matières qui sont de leur ressort. Mais ceci ne signifie pas pour autant que des centaines de cartes et règlements doivent voir le jour. Une commune peut par exemple établir un règlement particulier pour les médecins et autres professions dans le cadre du stationnement des riverains et une autre peut très bien ne pas prévoir de règlement particulier si cela ne s'avère pas nécessaire. La carte de stationnement médical ne devra jamais permettre de se stationner en infraction. Nous laissons aux communes le soin de décider de percevoir ou non une taxe pour la délivrance de la carte.

Le but n'est pas de permettre aux médecins traitants de se garer entre les camions dont le chargement ou le déchargement est en cours, ni parmi les piétons, car c'est beaucoup trop

In het ontwerp van KB is er sprake van medische urgentie. Wat is de juridische betekenis van de termen 'medisch' en 'urgent'? Wat is de doelgroep van de medische kaart? In het KB staat geen regeling voor mogelijke misbruiken. Wil de minister een clausule maken die boetes bij misbruiken toestaat? Waarom werd er geen uniforme regelgeving verkozen? Artsen zijn immers vaak actief over de gemeentegrenzen heen. Kan een vergoeding op medische kaarten vermeden of beperkt worden? Wil de minister het parkeren voor huisdokters uitbreiden tot de regelgeving die geldt voor laden en lossen in voetgangerszones en voor voertuigen van openbaar nut?

22.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Wij waken erover dat wij de medische urgentie goed omschrijven. Ik twijfel eraan of we de nadruk op urgentie moeten leggen en geef de voorkeur aan medische bezoeken. De term medisch is al voldoende juridisch omschreven.

Uiteraard hebben we wel rekening gehouden met misbruiken en sancties daartegen, die moeten worden opgenomen in het gemeentelijk reglement. De gemeente is namelijk het best in staat om in te schatten welke artsen of andere personen nood hebben aan een medische kaart en in welke omstandigheden. Met een nationale kaart zou het moeilijker zijn om misbruiken tegen te gaan. Voor sommige dokters, die hun werkterrein in verschillende gemeentes hebben, is dat vervelend, maar meestal werken zij in landelijke gemeenten waar geen gebrek is aan parkeerplaatsen.

Ik heb een groot vertrouwen in de gemeenten en wil al wat zij kunnen regelen aan hen overlaten. Dat betekent niet dat er honderden verschillende kaarten en reglementen moeten komen. Men kan een regelgeving voor geneesheren en andere beroepen invoeren in het kader van het bewonersparkeren, waarvoor ook enkel een regelgeving bestaat in de gemeenten waar daartoe een noodzaak bestaat. Een medische kaart mag nooit een vrijbrief voor overtredingen zijn. Omwille van de gemeentelijke autonomie zullen wij niet beslissen over het al dan niet vragen van een vergoeding voor de kaart.

Het is niet de bedoeling om huisdokters tussen de vrachtwagens voor het laden en lossen te laten parkeren en zeker niet tussen de voetgangers, omdat dit veel te gevaarlijk is.

dangereux.

22.03 Patrick De Groote (N-VA) : Le ministre dit qu'il préfère introduire la carte pour une simple visite médicale plutôt que pour une urgence. Or la différence est essentielle, car la visite médicale ne s'effectue pas forcément en situation de manque de temps, alors que pour une urgence le médecin devrait pouvoir se garer à l'endroit où il doit se rendre. Les emplacements réservés ne lui sont donc d'aucune utilité.

Le recours à l'autonomie communale est possible moyennant de bons accords mutuels. Il me semble que les dispositions relatives au chargement et au déchargement auraient pu apporter une solution.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 7430)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 7447)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 7495)

23.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : En 2003, j'ai posé au ministre de l'époque une question sur le tachygraphe numérique, qui aurait dû être introduit le 5 août 2004, mais cette mesure a été reportée d'un an par la suite. Je viens d'apprendre que le conseil du transport de la Commission européenne a décidé d'introduire le tachygraphe numérique à partir du 1^{er} janvier 2006. Le Parlement européen doit encore sanctionner cette décision.

En février, le ministre indiquait en réponse à M. De Padt qu'il ne voyait pas pourquoi reporter la mesure. La Febetra estime que la Belgique n'est pas prête et que la carte de chauffeur pose toujours problème.

Le tachygraphe numérique pourra-t-il être introduit au 1^{er} janvier 2006 ? Quelles mesures convient-il encore de prendre pour que tout se déroule bien en Belgique ?

23.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il est apparu après la procédure entre le Conseil de l'Europe et le Parlement européen que le tachygraphe numérique sera instauré le 1^{er} janvier 2006. Il a manifestement été opté pour le « juste milieu », puisque le Parlement européen préférerait août 2006 alors que la Commission et le Conseil avaient proposé août 2005. Le tachygraphe numérique

22.03 Patrick De Groote (N-VA) : De minister zegt dat hij de kaart liever wil invoeren voor een medisch bezoek dan voor een urgentie. Er is een wezenlijk verschil, want voor een medisch bezoek verkeert men niet noodzakelijk in tijdsnood, terwijl men bij een medische urgentie zou moeten kunnen parkeren waar men moet zijn en daarvoor helpen voorbehouden plaatsen dus niet.

Mits goede onderlinge afspraken is het gebruik van de gemeentelijke autonomie werkbaar. Volgens mij had de regelgeving voor laden en lossen een oplossing kunnen bieden.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 7430)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 7447)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 7495)

23.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : In 2003 stelde ik aan de toenmalige minister een vraag over de digitale tachograaf, die toen zou worden ingevoerd op 5 augustus 2004, maar daarna met een jaar werd uitgesteld. Nu heb ik vernomen dat de transportraad van de Europese Commissie beslist heeft om de digitale tachograaf in te voeren op 1 januari 2006. Het Europees Parlement moet dit nog bekrachtigen.

In februari antwoordde de minister op een vraag van de heer De Padt dat hij geen reden zag voor uitstel. Febetra vindt dat België niet klaar is voor de invoering en dat er nog problemen zijn met de chauffeurskaart.

Zal de digitale tachograaf ingevoerd kunnen worden op 1 januari 2006? Welke maatregelen moeten er nog worden genomen om alles vlot te laten verlopen in België?

23.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Na de procedure tussen de Europese Raad en het Europees Parlement is gebleken dat de digitale tachograaf ingevoerd zal worden op 1 januari 2006. Men heeft blijkbaar gekozen voor de gulden middenweg, want het Parlement verkoos augustus 2006, terwijl de Commissie en de Raad augustus 2005 vooropgesteld hadden. Zal de digitale

sera-t-il aussi introduit le 1^{er} janvier 2006 en Belgique ?

tachograaf ook in België ingevoerd worden op 1 januari 2006?

23.03 Guido De Padt (VLD) : En février, le ministre ne s'inquiétait pas de l'instauration du tachygraphe numérique en Belgique et considérait que la date butoir du 5 août 2005 pourrait facilement être respectée. A présent que cette date approche, l'inquiétude grandit plutôt dans le secteur. Le directeur de Febetra considère que la date butoir ne pourra pas être respectée parce que dix-neuf États membres de l'Europe n'en sont pas capables. De plus, les entreprises de transport ne disposent pas encore de cartes de chauffeur alors qu'en réalité elles auraient dû les recevoir trois mois à l'avance.

23.03 Guido De Padt (VLD): In februari was de minister niet ongerust over de invoering van de digitale tachograaf in België. Volgens hem kon de deadline van 5 augustus 2005 vlotjes worden gehaald. Nu die deadline met rasse schreden nadert, is de ongerustheid in de sector eerder toegenomen. De directeur van Febetra vindt dat de deadline onhaalbaar is omdat er negentien Europese lidstaten zijn die hem niet kunnen halen. Bovendien beschikken de transportbedrijven nog niet over chauffeurskaarten, die ze eigenlijk drie maanden op voorhand zouden moeten krijgen.

La Belgique parviendra-t-elle à respecter les délais ? Quels problèmes se posent-ils encore ? Combien d'États membres ne respecteront-ils pas les délais ?

Zal België de deadline halen? Welke problemen zijn er nog? Is een uitstel niet wenselijk? Hoeveel lidstaten zullen de deadline niet halen?

23.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : L'échéance initiale, fixée au 5 août 2004, a été repoussée par la Commission européenne au 5 août 2005. Cette date est toujours d'application. Le commissaire Barrot a uniquement voulu indiquer qu'une certaine marge de manœuvre était tolérée en ce qui concerne la transposition de la règle. Ceux qui sont en mesure de le faire doivent respecter l'échéance mais ceux qui n'y parviendraient pas pour des raisons indépendantes de leur volonté se voient accorder un délai supplémentaire jusqu'au 1^{er} janvier 2006 au plus tard. Le commissaire s'attend dès lors à des problèmes de transition face auxquels il est disposé à faire preuve d'une certaine souplesse.

23.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De oorspronkelijk deadline was 5 augustus 2004. Die werd door de Europese Commissie verschoven naar 5 augustus 2005. Die datum geldt nog steeds. Commissaris Barrot heeft enkel willen aangeven dat er wat speling kan zijn bij de implementatie van de regel. Wie kan, moet de deadline halen, wie om redenen buiten zijn wil niet aan de regel kan voldoen, krijgt respijt tot uiterlijk 1 januari 2006. De commissaris verwacht dus een overgangsproblematiek waartegenover hij enige soepelheid aan de dag wil leggen.

La Belgique est dans les temps, même si une certaine élasticité devra également être tolérée. Nous sommes disposés à faire preuve de souplesse à l'égard des personnes ou sociétés qui ne pourront satisfaire aux règles pour des raisons indépendantes de leur volonté. Le rapport du commissaire Barrot a malheureusement semé une certaine confusion et c'est la raison pour laquelle je serai moi-même très clair : mon administration planche sur une note très détaillée qui permettra aux intéressés de savoir très précisément ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. Ceux qui sont en mesure de le faire doivent satisfaire aux règles. Acheter un nouveau camion équipé d'un tachygraphe analogique n'aurait donc aucun sens. Nul ne doit se laisser influencer par des marchands qui souhaitent se défaire rapidement de leur stock.

België zit op schema, al zal ook hier een beetje speling moeten worden toegestaan. Wij zijn bereid soepel te zijn tegenover die personen of firma's die buiten hun eigen schuld niet aan de regels kunnen voldoen. Helaas heeft het verslag van commissaris Barrot voor verwarring gezorgd en daarom zal ik heel duidelijk zijn. Mijn administratie werkt aan een heel gedetailleerde nota waaruit alle betrokkenen precies zullen kunnen afleiden wat kan en wat niet. Wie kan, moet aan de regels voldoen en een nieuwe vrachtwagen kopen met een analoge tachograaf is dus heel erg dom. Niemand mag zich uit het lood laten slaan door handelaren die hun voorraad nog snel kwijt willen.

23.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : La

23.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De

réponse du ministre n'est pas claire du tout. La date butoir doit-elle être respectée ou non ? Et dans quelles conditions n'est-on pas tenu de la respecter ?

23.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La date butoir doit être respectée, mais l'Europe est un vaste territoire. Il peut y avoir des problèmes avec les fournisseurs, et les entreprises de transports ne doivent pas en faire les frais. Nous nous montrerons flexibles dans de tels cas, tout en faisant preuve de rigueur envers ceux qui se laissent abuser par des vendeurs qui liquident encore rapidement de vieux systèmes.

23.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : L'élément de critique concernant les cartes de conducteurs qui ne sont toujours pas disponibles demeure cependant valable.

23.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : C'est l'ITR qui émet les cartes.

23.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : Aux Pays-Bas, la date butoir a été reportée au 1^{er} janvier 2006. Les Néerlandais prétendent pourtant être prêts. On ne devrait évidemment plus vendre des tachygraphes analogiques, mais pourquoi les propos tenus par un commissaire ont-ils un tout autre effet aux Pays-Bas qu'en Belgique ?

23.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Ce n'est pas la première fois.

L'incident est clos.

24 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le financement de la signalisation variable aux abords des écoles" (n° 7457)

24.01 Guido De Padt (VLD) : À partir du 1 septembre 2005, tous les abords des écoles doivent être clairement délimités en tant que zones 30. La plupart des communes utilisent à cet effet une signalisation fixe et optent dès lors pour une limitation permanente de la vitesse. La moitié des abords des écoles situées sur des voies régionales seront munis d'une signalisation fixe, l'autre moitié d'une signalisation variable. À la suite de la large définition qui est donnée à la notion « abords de l'école », la Région et le gestionnaire local de la voirie seront parfois amenés à s'occuper conjointement de la signalisation.

Le gestionnaire local de la voirie est-il tenu d'installer une signalisation variable si la Région fait

le ministre geeft een heel onduidelijk antwoord. Geldt de deadline nu of niet? Onder welke voorwaarden geldt hij niet?

23.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : De deadline geldt, maar Europa is groot. Er kunnen problemen zijn met leveranciers en daar kunnen transportfirma's niet op afgerekend worden. In dergelijke gevallen zullen we soepel zijn. Maar tegenover mensen die zich laten misleiden door verkopers die nog snel oude systemen slijten, niet.

23.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : De kritiek dat de chauffeurskaarten nog niet beschikbaar zijn, blijft wel overeind.

23.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Het IWT geeft de kaarten uit.

23.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : In Nederland is de deadline verschoven naar 1 januari 2006. Nochtans zijn ze klaar, zeggen ze. Uiteraard moeten er geen analoge tachografen meer worden verkocht, maar waarom sorteren de woorden van een commissaris een heel ander effect in Nederland dan in ons land ?

23.10 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Dat is niet de eerste keer.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van variabele signalisatie in schoolomgevingen" (nr. 7457)

24.01 Guido De Padt (VLD) : Voor het begin van volgend schooljaar moeten alle schoolomgevingen als zone 30 worden aangeduid. De meeste gemeenten gebruiken vaste signalisatie en begrenzen de snelheid dus permanent. Aan gewestwegen wordt voor de helft voor een vaste signalisatie gekozen en voor de andere helft voor een variabele. Door de ruime invulling van het begrip 'schoolomgeving' zullen Gewest en lokale wegbeheerder soms samen moeten instaan voor de signalisatie.

Is de lokale wegbeheerder verplicht om variabele

de même ? Qui devra prendre en charge le coût de cette signalisation variable ?

24.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les communes et les Régions sont des gestionnaires autonomes de la voie publique. Elles peuvent marquer, en toute autonomie les unes par rapport aux autres, les abords d'une école par le biais d'une signalisation fixe ou variable. Si les abords d'une école présentent à la fois des tronçons d'une voie régionale et d'une voie communale, le projet est mené conjointement par la commune et la Région. La concertation est bien sûr nécessaire, dès lors que le marquage doit rester clair pour les usagers de la route. Si deux gestionnaires de la voie publique sont responsables, les avantages et les inconvénients des différents types de signalisation peuvent être discutés afin d'aboutir à une décision cohérente.

L'un des deux gestionnaires de la voie publique ne peut contraindre l'autre à opter pour une signalisation variable. Une enquête a montré que la signalisation variable est souvent utilisée pour les voies où la circulation est importante. Il s'agit entre autres de voies primaires où la vitesse maximale est de 70 à 90 kilomètres à l'heure. Dans d'autres situations, le gestionnaire de la voie publique choisit une signalisation fixe étant donné que la vitesse de 30 km à l'heure s'avère conseillée en toutes circonstances. Nous n'avons connaissance d'aucun cas de litige ou de blocage. La pratique montre qu'un accord peut toujours être conclu.

Si la signalisation est placée le long d'une voie régionale, le financement est assuré par la Région. Nous ne connaissons pas de cas où des communes ont été obligées de placer un panneau de signalisation variable alors que la Région aurait pu le faire.

24.03 Guido De Padt (VLD) : J'ai connaissance d'un cas dans ma commune. La Région flamande souhaite une signalisation variable dans une zone déterminée, bien que selon nous, une signalisation fixe suffit sur la voie communale en question.

24.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La Région flamande ne peut empêcher la commune de mettre en œuvre son propre choix. Seule la tutelle fédérale peut exercer une influence, mais je n'ai pas connaissance de problèmes dans la commune de M. De Padt. S'il me signale l'existence de problèmes, je suis prêt à m'informer.

signalisation te gebruiken als het Gewest dat doet? Wie moet die variabele signalisatie dan betalen?

24.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : De gemeenten en de Gewesten zijn autonome wegbeheerders. Onafhankelijk van elkaar kunnen ze schoolomgevingen aanduiden via variabele of vaste signalisatie. Omvat een schoolomgeving zowel wegvakken van een gewestweg als van een gemeenteweg, dan gaat het om een gezamenlijk project van de gemeente en het Gewest. Overleg is uiteraard nodig, want de situatie moet overzichtelijk blijven voor de weggebruiker. Zijn twee wegbeheerders verantwoordelijk, dan kunnen de voor- en nadelen van de diverse vormen van signalisatie worden besproken. Dat moet tot een coherente beslissing leiden.

De ene wegbeheerder kan de andere er niet tegen zijn zin toe verplichten voor variabele signalisatie te kiezen. Uit een rondvraag blijkt dat men veelal kiest voor variabele signalisatie voor wegen met een belangrijke verkeersdoorstroming. Het gaat dan onder meer om primaire wegen met een maximumsnelheid van 70 of 90 kilometer per uur. In andere situaties kiest de wegbeheerder voor vaste signalisatie omdat 30 kilometer per uur te allen tijde aangewezen blijkt te zijn. Er is ons geen enkel geval bekend van discussie of blokkering. Uit de praktijk blijkt dat men best wel tot een overeenkomst kan komen.

Wordt de signalisatie langs een gewestweg geplaatst, dan is het Gewest verantwoordelijk voor de financiering. Er zijn ons geen gevallen bekend van gemeenten die ertoe verplicht werden een variabel bord te plaatsen als het Gewest dat had kunnen doen.

24.03 Guido De Padt (VLD) : Ik heb wel weet van een geval in mijn gemeente. Het Vlaams Gewest wil dat we in een bepaalde zone in variabele signalisatie voorzien, hoewel wij vaste signalisatie op de gemeenteweg in kwestie voldoende vinden.

24.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Het Vlaams Gewest kan de gemeente niet verhinderen om de eigen keuze uit te voeren. Er zou enkel invloed kunnen worden uitgeoefend vanuit de federale voogdij, maar ik heb geen weet van problemen in de gemeente van de heer De Padt. Als hij me problemen signaleert, wil ik navraag doen.

24.05 Guido De Padt (VLD) : Cette réponse me satisfait.

L'incident est clos.

25 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les cartes spéciales de stationnement pour les initiatives de voiture en libre-service" (n° 7517)

25.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Au mois de mars, le ministre m'avait répondu que les communes pouvaient résoudre le problème des initiatives de voiture en libre-service, qui touche à la politique communale en matière de stationnement, en adaptant les règlements locaux. Toutefois, dans *Het Nieuwsblad* du 10 juin, l'échevine de la Mobilité de Gand a déclaré que serait adoptée bientôt une modification légale qui permettrait d'exonérer les « cambiowagens » de redevance de stationnement.

Est-il exact que vous allez prendre une initiative législative ? Quelle en sera la teneur ? Tiendrez-vous compte également d'initiatives privées telles qu'Autopia ? D'autres groupes cibles pourront-ils prétendre bénéficier de cette réglementation ? Pourriez-vous notifier aux communes qu'elles ont aussi la possibilité de résoudre ce problème par le biais de règlements communaux ?

25.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Actuellement, nous préparons en effet des règles dans le domaine des voitures en libre-service ainsi qu'un certain nombre de mesures dans le domaine du stationnement. Mais la seule chose que je puisse faire, c'est boucler le dossier de mon prédécesseur.

L'objectif que nous poursuivons, c'est la création d'une base légale pour l'utilisation de voitures en libre-service et pour les règlements de stationnement que les diverses villes ont élaborés. Dans les projets actuels, il n'a été tenu compte que des systèmes de voitures en libre-service organisés de façon professionnelle. C'est seulement quand les textes ont été terminés et que la procédure de participation en collaboration avec les Régions a été menée à son terme que nous avons demandé de prêter attention aux initiatives privées. Je ferai examiner par mes services la question de savoir si les textes en projet actuellement ne risqueraient pas d'entraver ces initiatives. Ce n'est en tout cas pas mon but car ce concept des voitures en libre-service me plaît beaucoup et j'ai un a priori favorable à l'égard de toute initiative quelle qu'elle soit.

24.05 Guido De Padt (VLD): Ik ben tevreden met het antwoord.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de speciale parkeerkaarten voor autodeelinitiatieven" (nr. 7517)

25.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): In maart antwoordde de minister me dat de gemeenten de problematiek van het gemeentelijke parkeerbeleid inzake autodeelinitiatieven kunnen oplossen door de plaatselijke reglementen aan te passen. In *Het Nieuwsblad* van 10 juni zei de Gentse schepen van Mobiliteit echter dat er binnenkort een wetwijziging komt die het mogelijk maakt *cambiowagens* vrij te stellen van parkeergeld.

Klopt het dat er een wetgevend initiatief komt? Wat houdt het in? Wordt ook rekening gehouden met privé-initiatieven zoals Autopia? Komen nog andere doelgroepen in aanmerking voor de regeling? Kan de gemeenten worden gemeld dat ze het probleem ook kunnen oplossen via gemeentelijke reglementen?

25.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Momenteel worden inderdaad regels voorbereid inzake het autodelen en een aantal andere parkeermaatregelen. Ik moet het dossier van mijn voorganger enkel afwerken.

Het is de bedoeling een wettelijke basis te creëren voor het autodelen en voor de parkeerregelingen die de diverse steden uitwerkten. In de huidige ontwerpen is enkel rekening gehouden met het professioneel georganiseerde autodelen. Pas toen de teksten af waren en de betrokkenheidsprocedure met de Gewesten was doorlopen, werd aandacht gevraagd voor privé-initiatieven. Of die zouden worden verdrongen door de huidige ontwerp teksten, laat ik onderzoeken door mijn diensten. Het is in elk geval niet de bedoeling, want ik ben het concept van het autodelen zeer genegen en heb sympathie voor alle initiatieven.

Il faut doter les projets pilotes en cours d'une sécurité juridique. Mes collaborateurs ont déjà promis à Autopia d'élaborer une réglementation adaptée et contrôlable dans les plus brefs délais. Nous allons également examiner les problèmes de stationnement auxquels sont confrontés les utilisateurs privés de voitures en libre-service.

Je me propose de vérifier la logique de toutes les mesures en matière de stationnement qui ont déjà été élaborées ou qui sont actuellement à l'examen. Je souhaite introduire un ensemble de mesures cohérentes en la matière. Si besoin en est, je prendrai une initiative législative complémentaire en concertation avec tous les acteurs concernés.

Les personnes qui recourent au système de la voiture en libre-service comptent sur une politique de tolérance. En attendant que la réglementation générale entre en vigueur, les villes et communes doivent s'organiser de façon pragmatique et conclure des accords précis.

Je vérifierai si le mot « professionnel » peut être supprimé sans imposer une nouvelle procédure d'association.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les tests organisés pour la restitution du permis de conduire et la charge de travail pour le VDAB" (n° 7571)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la substitution de l'IBSR aux services régionaux de placement et de formation pour l'organisation des tests psychologiques que doivent passer les conducteurs déçus de leur droit de conduire" (n° 7591)

26.01 Guido De Padt (VLD): Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière, l'an dernier, le VDAB serait submergé de demandes d'automobilistes qui, après avoir été condamnés pour ivresse au volant, doivent subir des tests psycho-médicaux. Le nombre d'automobilistes contraints de subir ces tests aurait décuplé en deux ans. Les enquêtes ne peuvent être effectuées dans un délai raisonnable mais, selon les médias, l'IBSR serait disposé à assumer cette tâche.

Le ministre compte-t-il mettre un terme à l'afflux de demandes adressées au VDAB? Transférer ces demandes à l'IBSR constitue-t-il une solution? Quand cela pourrait-il se faire? Après une

De lopende proefprojecten moeten rechtszekerheid krijgen. Mijn medewerkers beloofden Autopia al om zo snel mogelijk een aangepaste en controleerbare regeling uit te werken. Er zal ook aandacht zijn voor de parkeerproblemen van particuliere autodelers.

Ik zal de samenhang controleren van alle parkeermaatregelen die klaar zijn of worden bestudeerd. Ik wil terzake een samenhangend beleidspakket invoeren. Indien nodig neem ik nog een bijkomend wetgevend initiatief, waarbij alle belanghebbenden worden geconsulteerd.

Inzake autodelen wordt op een gedoogbeleid gerekend. Binnen de steden en gemeenten moet men zich pragmatisch organiseren en goede afspraken maken tot de algemene regeling van kracht wordt.

Ik ga na of we het woord 'professionele' kunnen schrappen zonder de betrokkenheidsprocedure te moeten herhalen.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de tests voor het terugkrijgen van het rijbewijs en de werklast voor de VDAB" (nr. 7571)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vervanging van de gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling en opleiding door het BIVV met betrekking tot de psychologische tests bij het verval van het recht op sturen" (nr. 7591)

26.01 Guido De Padt (VLD): Sinds de nieuwe verkeerswet vorig jaar werd ingevoerd, zou de VDAB worden overstelpt met aanvragen van autobestuurders die na een veroordeling wegens dronken rijden psycho-medische tests moeten afleggen. Het aantal autobestuurders dat de test moet afleggen, zou op twee jaar tijd vertienvoudig zijn. De onderzoeken kunnen niet binnen een redelijke termijn worden afgewerkt, maar volgens de media zou het BIVV bereid zijn om de taak over te nemen.

Wil de minister de toevloed bij de VDAB stoppen? Is de overheveling naar het BIVV een alternatief? Wanneer kan de overdracht er komen? Hoe lang duurt het gemiddeld om na een veroordeling alle tests af te werken? Wat verstaat de minister onder

condamnation, combien de temps faut-il en moyenne pour faire subir tous les tests? Qu'entend le ministre par délai raisonnable? Que compte-t-il faire pour que tous les automobilistes concernés puissent passer tous les tests dans un délai raisonnable tant qu'aucune solution définitive ne sera intervenue?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): A la suite de l'entrée en vigueur de la loi du 7 février 2003 sur la sécurité routière, des automobilistes beaucoup plus nombreux qu'auparavant ont dû subir un test psychologue pour obtenir la levée de la déchéance du permis de conduire. Les services régionaux ne peuvent faire face à la croissance et souhaitent se décharger de cette mission. Selon la presse, le ministre aurait déjà préparé un arrêté royal prévoyant que les tests psychologiques soient subis devant l'IBSR.

L'article 47 de la loi précise qu'un arrêté royal peut fixer les rétributions pour les enquêtes. Quel est actuellement le montant de ces rétributions? Les services régionaux de médiation étaient-ils jusqu'ici rétribués par les pouvoirs publics? A charge de quel budget? Le ministre a-t-il une idée du volume de travail qui attend l'IBSR? Quel effectif sera nécessaire? Le glissement aura-t-il des répercussions pour le budget fédéral? Comment l'IBSR devra-t-il financer ces missions? L'automobiliste devra-t-il payer?

26.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): L'objectif n'est plus de confier simplement les tests à passer en cas de déchéance du droit de conduire au VDAB, au FOREM ou à l'ORBEM, mais également à toute instance qui satisfait aux conditions nécessaires. D'un point de vue historique, l'ONEM disposait, en tant que service public, de l'équipe nécessaire de psychologues. En tout état de cause, l'IBSR se prépare à la nouvelle situation. Je compte également permettre à d'autres instances d'accéder au système.

La détermination du prix constitue l'un des aspects les plus difficiles. Les coûts sont à charge de la personne condamnée. Le test ne peut être trop cher, mais il doit être suffisamment rentable compte tenu de l'accessibilité à d'autres instances. Les tarifs actuels permettent de ne pas enregistrer de pertes. Le problème ne se situait pas au niveau du prix. Il y avait tant de demandes qu'il fallait recruter du personnel supplémentaire. Le traitement des tests dure environ trois mois. Des informations complémentaires peuvent être obtenues auprès des services concernés par le biais des Parlements wallon ou flamand. Il fallait agir au vu des nombreux signaux dans ce sens qui nous sont

une redelijke termijn? Hoe wil hij ervoor zorgen dat de chauffeurs de tests binnen een redelijke termijn kunnen doen zolang er geen definitieve oplossing is?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De wet van 7 februari 2003 over de verkeersveiligheid had tot gevolg dat veel meer mensen dan vroeger een psychologisch onderzoek moesten ondergaan om het verval van het recht tot besturen van een voertuig ongedaan te maken. De gewestelijke diensten kunnen de groei niet aan en wensen de taak af te stoten. Volgens de pers zou de minister al een KB klaar hebben om de psychologische tests te laten uitvoeren door het BIVV.

Artikel 47 van de wet bepaalt welke retributies er bij KB kunnen worden bepaald voor de onderzoeken. Hoe hoog is het bedrag momenteel? Werden de gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling vergoed door de overheid? Via welke begroting? Heeft de minister zicht op het arbeidsvolume dat ten laste van het BIVV zal komen? Hoeveel personeel zal er nodig zijn? Heeft de verschuiving gevolgen voor de federale begroting? Hoe moet het BIVV de opdrachten financieren? Moet wie het onderzoek ondergaat het gelag betalen?

26.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het is de bedoeling om de tests bij een rijverbod niet zomaar meer door te spelen aan de VDAB, Forem of BGDA, maar deze open te stellen voor iedereen die aan de nodige voorwaarden voldoet. Historisch gezien beschikte de RVA als overheidsdienst over de nodige psychologen. Het BIVV bereidt zich in elk geval voor op de nieuwe situatie. Ik wil er ook voor zorgen dat anderen in het systeem kunnen treden.

Een van de moeilijkste kwesties is de prijsbepaling. De kosten vallen ten laste van de veroordeelde. De test mag niet te duur zijn, maar bij een openstelling moet ze rendabel genoeg zijn. De huidige tarieven maken het mogelijk om zonder verlies te werken. Het probleem lag niet bij de prijs. Er waren zoveel aanvragen, dat er bijkomend personeel nodig was. De behandeling van de tests duurt gemiddeld drie maanden. Bijkomende gegevens zou men moeten opvragen bij de betrokken diensten via het Vlaams of Waals Parlement. We kregen vele signalen dat er iets moest gebeuren.

parvenus.

26.04 Guido De Padt (VLD): Que compte-t-on faire en attendant car trois mois, c'est long pour qui est privé de son permis de conduire? Des initiatives seront-elles prises pour éventuellement accélérer la procédure? La situation actuelle constitue en fait une sanction supplémentaire infligée par une autorité régionale.

26.05 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Chaque service examine la possibilité de satisfaire au mieux la demande. Nous avons fait en sorte que le juge sera à l'avenir investi d'un pouvoir d'appréciation absolu. En cas de déchéance du droit de conduire assortie d'un test psychologique, la période d'interdiction de conduire prononcée est la période minimale. Le test constitue une condition à part entière et une sanction supplémentaire au délai. On a parfois tendance à l'oublier.

26.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Les conducteurs peuvent-ils suivre une forme de thérapie à défaut de tests?

26.07 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): L'intérêt personnel, notamment, incitera certains à passer à l'action. Une consigne est adressée à ceux qui échouent au test. Certains devront suivre une thérapie.

L'incident est clos.

27 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le plan d'action relatif aux passages à niveau dangereux" (n° 7716)

27.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Après l'accident de Diepenbeek, qui a fait cinq victimes, le ministre a annoncé un plan d'action visant à renforcer la sécurité des passages à niveau. Le ministre a également l'intention de mettre sur pied une campagne de sensibilisation. Il a déclaré qu'un plan d'action serait mis sur pied avant la fin juin.

Le plan d'action est-il prêt? Quel est l'état d'avancement de la campagne de sensibilisation?

27.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Je n'ai pas approuvé le plan stratégique 2005-2007 parce qu'il n'intègre pas les accords de base. Je tiens à tout le moins à une collaboration avec l'IBSR afin de rendre la question plus compréhensible pour le grand public. En effet, une des raisons principales des nombreux accidents réside dans la sous-estimation du danger en cas de

26.04 Guido De Padt (VLD): Wat zal men intussen doen, want drie maanden is lang voor iemand zonder rijbewijs? Komen er initiatieven om te kijken of het vlugger kan? De huidige situatie komt neer op een bijkomende bestraffing door een gewestelijke overheid.

26.05 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Iedere dienst kijkt hoe ze zo goed mogelijk aan de vraag kan voldoen. We hebben ervoor gezorgd dat in de toekomst de rechter de volledige appreciatie heeft. Bij een rijverbod met psychologische test is de uitgesproken verbodsperiode de minimale periode. De test is een duidelijke voorwaarde en bijkomende sanctie naast de termijn. Men vergeet dit soms.

26.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Kunnen chauffeurs een bepaalde therapie volgen als ze niet slagen in de tests?

26.07 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het eigenbelang zal voor een stuk aanzetten tot actie. Wie niet slaagt in de test, krijgt een boodschap mee. Voor sommige mensen betekent dit het volgen van therapie.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het actieplan onveilige overwegen" (nr. 7716)

27.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Na een ongeval met vijf dodelijke slachtoffers te Diepenbeek kondigde de minister een actieplan aan voor het wegwerken van onveilige overwegen. De minister wilde ook samen met het BIVV een sensibiliseringscampagne opzetten. Hij verklaarde in de media dat er een actieplan zou komen tegen eind juni.

Is er reeds een actieplan? Hoever staat de uitwerking van de campagne?

27.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik heb het strategisch plan 2005-2007 niet goedgekeurd, omdat de basisafspraken er niet in verwerkt zitten. Ik wil dat men minstens samenwerkt met het BIVV om op korte termijn de problematiek duidelijker te maken voor het grote publiek. Een van de hoofdredenen van vele ongevallen is immers de onderschatting van het

non-respect d'une interdiction, fût-ce la plus banale, à un passage à niveau.

27.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Un nouveau calendrier a-t-il été fixé ? Qui financera la campagne de sensibilisation ? Selon M. De Dobbeleer de l'IBSR, toutes les campagnes pour 2005 ont déjà été programmées et il ne subsiste plus de marge de manœuvre financière.

27.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : De nouvelles campagnes ont déjà été organisées depuis les déclarations de M. De Dobbeleer auxquelles vous faites référence. M. De Dobbeleer a à la fois tort et raison. Lorsqu'une nouvelle campagne est prévue, le conseil d'administration, sous la présidence du ministre de la Mobilité, examine le dossier en concertation avec les partenaires. Le contrat de gestion impose à Infrabel de mettre en place une programmation adéquate à propos des passages à niveau. J'entends obtenir un document corrigé pour le 15 juillet.

L'incident est clos.

La discussion des questions se termine à 17 h 28.

gevaar bij niet-naleving van ook maar het kleinste verbod bij een overweg.

27.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Is er een nieuwe timing? Wie zal er met geld over de brug komen voor de sensibiliseringscampagne? Volgens de heer De Dobbeleer van het BIVV zijn alle campagnes voor 2005 gepland en is er geen financiële ruimte.

27.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er zijn al campagnes bijgekomen sedert de heer De Dobbeleer deze verklaring heeft afgelegd. Hij heeft gelijk en ongelijk. Als er een nieuwe campagne is, bespreekt de raad van bestuur die onder het voorzitterschap van de minister van Mobiliteit en wordt ze bekeken met de partners. De beheersovereenkomst legt Infrabel op om de aangepaste planning uit te voeren rond de gelijkgrondse overwegen. Ik wil een verbeterd document hebben op 15 juli.

Het incident is gesloten.

De bespreking van de vragen eindigt om 17.28 uur.