



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

13-01-2003

14:15 uur

lundi

13-01-2003

14:15 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

Samengevoegde vragen van 13
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste 13
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de werken in de omgeving van het station van Luttre" (nr. A535)
- de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste 13
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de parking van het station van Luttre en de verbinding met het station Obaix-Buzet" (nr. A594)

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een technische 17

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Maingain au ministre des 1
Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la diffusion de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique Promedia pour Bruxelles et la périphérie" (n° A627)

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

Question de M. Yves Leterme au ministre des 3
Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la défense des intérêts du personnel et de la clientèle de La Poste" (n° A673)

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

Question de M. Fred Erdman au ministre des 7
Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le service 'Montimbre' de La Poste" (n° A639)

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

Question de M. Yves Leterme au ministre des 9
Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le comité de direction et le contrat de gestion de la Loterie nationale" (n° A687)

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

Questions jointes de 13
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et 13
ministre de la Mobilité et des Transports sur "les aménagements des abords de la gare de Luttre" (n° A535)
- M. Jean-Pol Henry à la vice-première ministre et 13
ministre de la Mobilité et des Transports sur "le parking de la gare de Luttre et la desserte de la gare Obaix-Buzet" (n° A594)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice- 17
première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un contrôle

keuring voor motorfietsen" (nr. A550)

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

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

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

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

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Sprekers: **Jean-Pierre Grafé**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

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

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

Sprekers: **Ludwig Vandenhove**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de lawaaihinder en de veiligheid ten gevolge van de gewijzigde vliegroutes" (nr. A610)

- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toepassing van het luchthavenakkoord" (nr. A630)

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten, de cijfergegevens, de informatiecampaagne en de besprekingen met de Vlaamse regering" (nr. A684)

technique pour les vélomoteurs" (n° A550)

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

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

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

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

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

Orateurs: **Jean-Pierre Grafé**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

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

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

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

Questions jointes de
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances sonores et la sécurité à la suite de la modification des routes aériennes" (n° A610)

- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'application de l'accord aéroportuaire" (n° A630)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la question des vols de nuit, des chiffres, de la campagne d'information et des négociations avec le gouvernement flamand" (n° A684)

- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de vorderingen in het overleg tussen de federale, Vlaamse en Brusselse regering inzake de lawaaihinder van de nachtvluchten" (nr. A689)

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

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

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

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

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

- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de Mobilité et des Transports sur "l'avancement des négociations entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois au sujet des nuisances sonores provoquées par les vols de nuit" (n° A689)

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

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

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

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

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 13 JANUARI 2003

14:15 uur

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

du

LUNDI 13 JANVIER 2003

14:15 heures

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.27 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: De vraag A579 van mevrouw Marie-Thérèse Coenen wordt naar een latere datum verschoven.

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

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

01.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je reviens avec une question qui a déjà été évoquée dans cette enceinte et qui porte sur la fameuse scission de la zone téléphonique 02. La scission n'a d'ailleurs eu lieu que pour cette seule zone. Dans aucune autre zone téléphonique, on n'a eu ce type d'initiative. J'avais relevé lors de votre réponse précédente que la société Promedia avait recueilli l'approbation préalable du comité consultatif chargé des télécommunications à l'IBPT et de vous-même, monsieur le ministre. Je dois constater à l'usage et au nombre de plaintes, des centaines, que j'ai reçues suite à des réactions spontanées auprès de moi que les usagers de la zone 02 ne trouvent nullement pratique de ne pas pouvoir disposer de tous les numéros de la zone. Je n'ignore pas que ceux qui ont accès à internet ont tout de suite toutes les listes de l'annuaire téléphonique mais ceux qui, notamment parmi les personnes âgées, n'ont pas accès à internet trouvent très peu pratique de voir cette scission les priver d'une information qui leur est bien utile. En effet, un ensemble de services auxquels ils font appel, comme les médecins par exemple, ne sont pas dans le bon annuaire, tout comme certaines de leurs connaissances.

Je sais bien qu'ils peuvent demander auprès d'un numéro vert l'envoi du deuxième annuaire mais vous connaissez les gens, ils ne sont pas spontanément acquis à effectuer ce genre de démarches, ils ne connaissent pas forcément le numéro vert, ils ne savent pas comment procéder. Disant cela, je pense toujours aux personnes plus âgées. Donc, je n'arrive toujours pas à comprendre l'intérêt de cette opération. On a bien invoqué un motif écologique dans la réduction de la consommation de papier. Il y a sans doute alors bien d'autres initiatives à prendre pour réduire la consommation de papier

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

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

Die oplossing zou een aanzienlijke papierbesparing mogelijk maken, maar ze ontzegt de abonnees van de zone 02 ook nuttige informatie over diensten of besturen in het andere deel van de zone. Ik vraag daarom dat er voor de zone 02 opnieuw voor een evenwichtige

plutôt que de poursuivre une volonté délibérée de remettre en cause un service qui existe dans la zone 02 et uniquement dans cette zone. Comme je suppose que l'on prépare déjà activement la prochaine édition des annuaires, je me permets d'insister encore pour que l'on rétablisse simplement un service égal pour tous les citoyens de la zone 02, qu'ils aient la connaissance de l'ensemble des abonnés à Belgacom dans cette zone et qu'on mette fin à une discrimination qui ne frappe que les usagers de cette zone.

Je souhaiterais connaître votre position. Vous avez laissé entendre dans votre réponse précédente que vous pourriez revoir la question si les protestations se faisaient assez nombreuses. Je voudrais donc m'assurer que l'autorité ministérielle fait suite à cette position prise au mois de novembre dernier et que le débat a été à tout le moins rouvert avec la société éditrice des annuaires et avec l'IBPT, de sorte que les usagers aient moins de motifs de mécontentement.

01.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, chers collègues, on ne va évidemment plus entrer dans les détails de l'ensemble de ce dossier qui a amené à la décision de scinder l'annuaire de Bruxelles. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous sur le fait que cette scission prive des abonnés de la zone 02 d'informations qui pourraient leur être utiles. En effet, j'ai expressément demandé que chaque abonné ait la possibilité, s'il le désire, d'obtenir gratuitement – et cela, c'est important – l'autre partie.

Maintenant, ce qui est possible, c'est que la campagne d'information sur cette possibilité de demander gratuitement l'autre partie n'est pas efficace. Pour être honnête, je préfère donner la possibilité aux abonnés de demander gratuitement la deuxième partie du bottin et ne pas diffuser un bottin volumineux partout. Ceci dit, la zone d'Anvers connaît le même phénomène.

Il y a un troisième élément que l'on pourrait évoquer, à savoir que lorsque vous vivez à la frontière de deux zones, vous avez le même effet. Si vous mettez la pointe d'un compas dans votre living et que vous tracez un cercle de dix kilomètres de rayon, vous verrez que tous ceux qui vivent à la frontière d'une zone ont le même problème puisqu'ils connaissent beaucoup de gens de l'autre côté. Ce qui me paraît important – et là vous avez tout à fait raison, il y a des plaintes – c'est que ces gens savent qu'ils peuvent obtenir gratuitement les autres bottins. Je vais donc faire en sorte que l'information passe et demander une petite campagne depuis Promedia pour qu'effectivement les habitants de la zone 02 sachent qu'il peuvent se procurer ce deuxième volume gratuitement.

01.03 Olivier Maingain (MR): J'entends bien que vous dites "meilleure publicité".

Jusqu'à présent, ils recevaient un seul annuaire. Ils reçoivent d'ailleurs toujours un seul annuaire des Pages Jaunes, qui sont d'ailleurs éditées en deux volumes. En outre, les commerçants et les PME protesteraient si on décidait de scinder les Pages Jaunes. L'argument relatif aux volumes et au nombre de pages n'est pas valable. En effet, les annuaires les plus volumineux sont ceux des Pages Jaunes. Ils le sont d'ailleurs bien plus que ceux des pages blanches. On ne les scinde pas car les annonceurs ne seraient pas heureux de se retrouver dans deux volumes différents qui ne

dienstverlening wordt gezorgd. Ik hoop dat het debat daarover bij ITT Promedia en binnen het BIPT werd heropend.

01.02 Minister Rik Daems: Het klopt niet dat de opsplitsing van de telefoongids van Brussel de abonnees van nuttige informatie berooft: zij kunnen het boekdeel dat hun niet wordt bezorgd immers gratis verkrijgen.

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

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

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

couvraient pas l'ensemble de la zone 02.

01.04 Rik Daems, ministre: J'ai une réponse à votre question. Au préalable, il est nécessaire de clarifier les choses si on ne veut pas continuellement avoir des opinions divergentes, même si cette confrontation est normale dans une démocratie. Je vais demander que l'on me calcule le coût des deux puisque c'est sans doute sur ce dernier qu'ils se basent. Monsieur le président, je vais donc demander que l'on me fasse parvenir les données financières de cette opération. S'il s'avérait qu'il n'y a pas de différence en termes de coût entre la communication gratuite du second volume à ceux qui le demandent et la communication d'office à tous les abonnés, on pourrait envisager de maintenir ce bottin. Lorsque je serai en possession de cette information, je vous la communiquerai, comme c'est mon habitude, par l'intermédiaire du président de notre commission. Je compte même demander à ce qu'ils remettent un CD-rom ou une adresse internet pour que les gens qui n'en disposent pas puissent le demander éventuellement gratuitement. Il faudrait peut-être raisonner de façon un peu plus moderniste en la matière. Je vais donc demander que l'on me fasse part de quelques "hypothèses" pour voir s'il est possible à la commission de donner un avis en la matière.

01.05 Olivier Maingain (MR): Je vous en remercie, monsieur le ministre.

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

Een CD-rom of een adres op het net zouden inderdaad kunnen volstaan. Wie geen toegang heeft tot deze technologie, zou de andere telefoongids gratis kunnen krijgen.

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

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, u bent thans aan de beurt voor het stellen van uw vraag, aangezien alle andere leden die een vraag te formuleren hebben, waaronder mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heer Daan Schalck, niet aanwezig zijn.

De heer Fred Erdman heeft laten weten dat hij zeker zou komen, maar de commissie voor de Justitie vergadert momenteel ook.

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

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

02.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zowel het cliënteel als het personeel van De Post zullen zich de voorbije drie jaar wellicht niet herinneren als de beste jaren voor het bedrijf.

Dit moet het Parlement aanzetten tot verhoogde waakzaamheid om de belangen van het cliënteel en de rechten van het personeel te vrijwaren en ervoor te zorgen dat een ontsporend beleid geen afbreuk zou doen aan deze rechten.

De Post is inderdaad een bedrijf met een logistieke roeping en met

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

een groot maatschappelijk en economisch belang.

De handhaving van de ordening van de markt berust in handen van het Belgische Instituut voor Post en Telecommunicatie. Dit kwam reeds aan bod naar aanleiding van de bespreking van de programmawet, meer bepaald bij de behandeling van een afzonderlijk wetsontwerp omtrent de herziening van een aantal regels inzake het functioneren van het BIPT.

Het BIPT speelt aldus een centrale rol bij de ordening van de markt voor postdiensten.

Volgens mij is het BIPT onvoldoende uitgerust, vooral inzake gespecialiseerde mankracht. Uiteraard beschikt het BIPT over uitstekend personeel dat zeer goed werk verricht, maar de vraag is of de postsector over voldoende personeel en middelen beschikt om zijn rol volledig te kunnen waarmaken. Het is nochtans belangrijk ervoor te zorgen dat de markt op een correcte manier kan functioneren, zodat er geen oneerlijke concurrentie is en dat de implementatie van een aantal "geliberaliseerde liberale" marktprincipes correct zou verlopen. Dat is een eerste element van dreiging voor De Post.

Een tweede element van dreiging is dat van de oneerlijke concurrentie ten opzichte van De Post. Hiermee bedoel ik de concurrentie ingevolge het overtreden van wetten of ingevolge het profiteren van een aantal lacunes in de regelgeving. Ik verklaar mij nader en illustreer dit aan de hand van volgende voorbeelden.

In de niet-gereserveerde sectoren – soms gaat het zelfs verder en situeert het zich op de gereserveerde activiteiten van De Post – merkt men dat personen, bedrijven, privé-personen of groepen, actief worden, bijvoorbeeld in het bedelen van kranten of andere zaken die bus aan bus worden verspreid. Zonder mij de rol van sociale inspectie eigen te moeten maken – dat is mijn rol immers niet – heb ik toch minstens een aantal vragen bij de wijze waarop een aantal zaken door de particuliere sector worden overgenomen.

Ik wil niemand beschuldigen van zwartwerk, maar het is duidelijk dat een aantal privé-personen, bedrijven of groepen rondes en diensten overnemen die vroeger door De Post werden gepresteerd.

Zij kunnen dit doen in omstandigheden die concurrentievervalsing zijn omdat zij een beroep doen op de medewerking van familieleden en soms ook van mensen die betaald worden met geld dat een kleur heeft die bij manier van spreken niet de normale kleur is, om niet te zeggen in het zwart. Ik denk dat de dreiging van bijvoorbeeld zwartwerk bij privé-bedelers van kranten en van zaken die bus aan bus worden bedeed, met andere woorden, de dreiging van concurrentieverstorende of concurrentievervalsende voorwaarden, moet leiden tot een vergrote waakzaamheid. Mijn vraag aan de minister is eigenlijk tweevoudig.

Ten eerste, beschikt het BIPT op dit moment over voldoende mankracht? Ik schat dat er nu vijf, zeven of acht mensen zijn die specifiek de postmarkt in het oog houden. Is dit voldoende? Naar mijn oordeel is dat niet het geval en moet het BIPT versterkt worden wat dat betreft. Dat is een eerste punt van aandacht en zorg

services postaux. Il est essentiel que l'IBPT puisse s'acquitter pleinement de cette tâche. En outre, il faut agir énergiquement pour réprimer la concurrence déloyale à laquelle se livrent de nouveaux acteurs privés du marché qui renforcent leur compétitivité en recourant au dumping social.

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

waarover ik graag een verduidelikend antwoord van de minister zou krijgen. Is het BIPT al dan niet voldoende toegerust met gespecialiseerd personeel om de postmarkt goed in het oog te houden en ervoor te zorgen dat de markt weliswaar wordt geordend zoals Europa het voorschrijft, maar ook niet verder geliberaliseerd wordt dan de Europese regels momenteel noodzakelijk maken?

Ten tweede, heeft de minister zicht op de sluitende controle van arbeidsvoorwaarden en sociale inspectie ten aanzien van mensen die zich nu als concurrenten opwerpen voor De Post. Zij worden uiteraard niet "gehinderd" door het statuut van postman, een belangrijk statuut dat wij moeten beschermen en dat wij niet ondergraven willen zien door oneerlijke concurrentie van mensen die via zwartwerk en andere wetsovertredingen een concurrentiepositie kunnen innemen die niet meer correct is. Vandaar de vragen die ik in de schriftelijke versie van mijn mondelinge vraag heb verwoord.

02.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega Letermé, ik herneem uw schriftelijke vragen. Wat uw eerste vraag betreft, de administrateur-generaal en de administrateur bevoegd voor de postale aangelegenheden worden in hun taak bijgestaan door zeven personeelsleden die zich uitsluitend bezighouden met de opdrachten die het instituut zijn opgedragen bij artikel 133 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de controle op de naleving van de postale wetgeving. Ik zal u mijn antwoord ook schriftelijk bezorgen. Het gaat over drie ambtenaren van niveau 2 en vier van niveau 1, waaronder twee economen en twee juristen en natuurlijk de administrateur verantwoordelijk voor postale aangelegenheden onder de bevoegdheid van de administrateur-generaal. Het gaat dus om zeven voltijdse betrekkingen. De administrateur voor postale zaken heeft nog enkele andere taken en de administrateur-generaal staat daarboven.

Bij de vraag of deze personeelsbezetting voldoende is, gaat men natuurlijk uit van de wettelijke bevoegdheden die het BIPT momenteel heeft, in de huidige vorm. Het spreekt voor zich dat, vanaf het moment waarop wij bij aanduiding van het college de omvorming van het statuut van het BIPT maken, dit implicaties kan hebben inzake de werkmiddelen waarover dit orgaan dient te beschikken. We moeten op dat ogenblik - dat is natuurlijk in voorbereiding - dan ook rekening houden met het feit dat gepaard gaande met de hervormingen ook bepaalde bevoegdheden overgeheveld worden naar de POD Telecom. Het BIPT meldt mij vandaag dat op basis van de huidige situatie deze personeelsbezetting zou moeten volstaan. Dat is echter vandaag. Wij hebben natuurlijk een evolutief karakter van de postale wetgeving. In die zin moeten we natuurlijk doen opmerken dat, zodra de secundaire wetgeving in werking treedt, een diepgaandere controle van de sector mogelijk wordt gemaakt. U weet dat we die secundaire wetgeving bij koninklijk besluit wordt geregeld. Dat is momenteel in voorbereiding en zou klaar moeten zijn voor we in lopende zaken komen. Op dat ogenblik krijgt men bijvoorbeeld aangelegenheden zoals de aangifte en de vergunningsplicht, de beoordeling van tariefverhogingen en de praktische opvolging hiervan door het BIPT.

Door deze ontwikkeling lijkt het mij logisch dat er op termijn een uitbreiding nodig zal zijn die vandaag nog niet aan de orde is. Men

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

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

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

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

kan natuurlijk vandaag nog geen mensen inschakelen die men pas morgen nodig zal hebben. U weet ook dat we nu aan de eerste stap van de bijkomende vrijmaking staan. Dat is vrij onzichtbaar gepasseerd, maar het gereserveerde gedeelte is van 350 gram gezakt naar 100 gram sedert 1 januari. Dat is een stuk bijkomende vrijmaking van de markt. Wat betreft het restrictiever invoeren van liberale principes, zoals u het omschrijft, kan ik alleen benadrukken dat we de transpositie exact hebben uitgevoerd zoals de richtlijn ze voorschreef. Een bijkomend restrictief zijn uit hoofde van de richtlijn is niet aan de orde. Wel kan men desgevallend bepaalde elementen in de secundaire wetgeving naar voren brengen. De secundaire wetgeving kan bijvoorbeeld inzake de licentiebepaling restrictief of minder restrictief zijn. Het is wel mijn bedoeling om daar toch een aantal aspecten aan de orde te laten komen. Dit heeft een reden, namelijk dat het regelgevend kader nauwer toezicht toelaat. Ik heb de indruk dat we vroeg of laat in een situatie gaan terechtkomen die, alhoewel het een ander soort markt is, vergelijkbaar is met de telecommarkt. Het is duidelijk dat we die concurrentie zullen zien komen.

Dan heeft men daarnaast de deloyale concurrentie. Als men het heeft over potentieel zwartwerk en valse zelfstandigen, dan raakt men uiteraard wel aan de sociale inspectie. Alle andere aspecten zouden onder het BIPT kunnen vallen, en voor mij vallen ze daar ook onder. Men heeft dan de aspecten die zullen beschreven zijn in de secundaire wetgeving, inzake licentievoorwaarden en dies meer, maar ook alle andere aspecten. Dat is ook een element dat ik heb aangegeven aan de huidige baas van het BIPT. Ik zal daar met de toekomstige baas een gesprek over moeten hebben. Van hem verwacht ik dan, als hij eenmaal aangeduid is, dat hij mij een soort plan opstelt waarin staat hoe hij die regelgeving voor de postale markt ziet.

Ik denk dat de expertise inzake de telecom-markt aanwezig is. Ik meen dat het BIPT in het verleden op dat vlak goed werk heeft geleverd en dat alles laat uitschijnen dat zulks ook in de toekomst zal kunnen. De postale markt is in ontwikkeling. Ik denk dat we daar een soort stappenplan zullen moeten verwachten van het BIPT als regulator die volgens mij minstens in expertise een uitbreiding zal vragen, en misschien ook in volume. Maar dat zou ik pas willen aanpakken als het dossier binnenkomt en als men ziet dat er inderdaad nood aan is. Anticiperen, dus mensen bijplaatsen lijkt mij vandaag iets te voorbarig, vooral omdat ik eerst de mening van de nieuwe administrateur-generaal wil kennen. Het lijkt me logisch dat ik dat zo doe, samen met zijn college. Anders ben ik in zijn plaats opgetreden en heb ik misschien een richting gegeven die bij een goed gesprek met de betrokkene een heel andere richting had kunnen zijn.

02.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de minister, wat de BIPT betreft, denk ik dat we op dezelfde golflengte zitten. Ten eerste, het vergt volgens mij wat waakzaamheid om ook in de toekomst ervoor te zorgen dat BIPT na de invoering van de nieuwe wettelijke regeling over voldoende mankracht blijft beschikken. Mijn informatie over die zeven mensen klopt blijkbaar. Wat de toekomst betreft, moet men toch nogmaals overwegen of dit voldoende is. Ik vind het belangrijk dat we ervoor zorgen dat de Europese regelgeving juist wordt geïmplementeerd. Niet minder, maar ook niet meer. We moeten er

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

Mes informations relatives aux carences de l'organigramme étaient parfaitement exactes. Il est clair que sept membres du

ook voor zorgen dat het correct verloopt met enige aandacht voor de belangen van De Post.

personnel ne suffisent pas. La réglementation européenne doit être correctement appliquée.

Ten tweede, ik blijf bij mijn indruk dat een aantal private distributiebedrijven voor het verrichten van het werk te velde, zoals het van brievenbus tot brievenbus rondragen van reclamedrukwerk en dergelijke, soms een beroep doen op mensen waarvan het sociaal statuut in vraag kan gesteld worden. Ik probeer mij uit te drukken met de voorzichtigheid van de Sioux die mij al te vaak eigen is.

Maar ik ben het met u eens dat dit niet de eerste (...)

De **voorzitter**: ...in de buurt van leper?

02.04 Yves Leterme (CD&V): Ik betreur dat het Vlaams Blok geen kans onbenut laat om leper te belachelijk te maken. Ik betreur dat ten stelligste.

De **voorzitter**: Ik ook.

02.05 Yves Leterme (CD&V): Maar ik blijf bij de ernst van het onderwerp.

Ik denk dat we niet in een situatie kunnen komen zoals in sommige andere landen, waar de post nog een soort kernbedrijf is dat een aantal dingen doet waarin de private sector niet geïnteresseerd is. Dit bedrijf biedt een zeer enge, universele dienstverlening. Naast het bedelen van kranten in stedelijk gebied en daarrond en het bedelen van bepaalde mail die aan private bedrijven wordt toebedeeld, zijn er al dan niet internationale groepen die hier ter plekke de werkzoekende of de man die om den brode nog wat moet bijverdienen, in weer en wind rondsturen in, qua statuut, sociale zekerheid en fiscaliteit, wat mij betreft, onaanvaardbare omstandigheden.

02.05 Yves Leterme (CD&V): Nous devons également éviter d'aboutir, comme chez nos voisins, à une situation où La Poste ne répond que de la prestation de service universel au sens strict et où toutes les autres distributions de courrier sont transférées au secteur privé, dont le personnel sous-rémunéré travaille en réalité au noir. Il est possible de combattre ce type de concurrence déloyale après concertation avec l'inspection du travail.

Vanuit die invalshoek moeten volgens mij de minister verantwoordelijk voor De Post of zijn diensten overleg plegen met de ministers verantwoordelijk voor de sociale en fiscale inspectie en de arbeidsinspectie om ervoor te zorgen dat die deloyale concurrentie zich niet verder organiseert. Ik benadruk 'niet verder organiseert', omdat ik de indruk heb - maar wie ben ik? Ik speel niet de rol van procureur; ik moet geen gerechtelijk of sociaal onderzoek instellen of inspectie verrichten - dat we hier en daar te maken hebben met semi-zwartwerk of met dingen die niet perfect georganiseerd zijn en die eigenlijk nu al in zekere zin een deloyale concurrentie uitmaken voor De Post als overheidsbedrijf, maar vooral voor die postbediende, postbeambte, postbedeler en besteller, waarvan de job eigenlijk afhangt van correcte concurrentievoorwaarden tussen De Post en die private distributiebedrijven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

03 Question de M. Fred Erdman au ministre des Télécommunications et des Entreprises et

Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le service 'Montimbre' de La Poste" (n° A639)

03.01 Fred Erdman (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, volgens bepaalde inlichtingen zou De Post nu toelaten vanuit een populaire dienstverlening, zoals men dat noemt, een eigen zegel te laten drukken. Ik heb op de website van De Post de gedetailleerde omschrijving van dit initiatief kunnen lichten. Eind 2001 lanceerde Vicindo, het filiaal van De Post gespecialiseerd in direct marketing, de gepersonaliseerde postzegel. Men zou gedacht hebben dat die de andere postzegel zou vervangen, in een tendens van het afschaffen van bepaalde personaliteiten die regelmatig op de postzegels verschijnen – het zou kunnen dat bepaalde partijen nu meer en meer belang beginnen te hechten aan gepersonaliseerde zegels – maar zo is het niet. Zo'n zegel bestaat uit een officiële postzegel, met een waarde van 0,42 euro, met daarnaast een tweede zegel, waarop men een persoonlijke foto, tekening of tekst kan plaatsen. Deze zegels worden verkocht per vel van 15 zegels, tegen 16 euro per vel.

Tot nu toe kon de gepersonaliseerde zegel alleen via het internet worden verkregen. Voor een postale onderneming is het eigenaardig om het internet te gaan gebruiken en niet zijn eigen diensten, om zo eventueel door de bestelling tenminste ook nog een postzegel te zien plakken. Het moest zelfs betaald worden langs de site www.mijnzegel.be. Bovendien moest men beschikken over een digitaal document, zoals een foto die genomen is met een digitaal fototoestel of een ingescande foto. Vanaf 11 juni kan men zijn gepersonaliseerde zegel ook bestellen aan de hand van een grote fotoafdruk.

De laatste zes maanden, zegt de verantwoordelijke, hebben meer dan 7.000 personen gepersonaliseerde zegels besteld via de site, voor een verjaardag, een verhuis, een communie – dat zou op 18 mei waarschijnlijk nog meer kunnen gebeuren – en een uitnodiging. Op basis van deze hoopgevende resultaten heeft De Post besloten om de gepersonaliseerde zegel ook bereikbaar te maken voor mensen die, en ik citeer, “niet over een digitale camera of een internetverbinding beschikken” door een foto van behoorlijke kwaliteit, samen met een correct ingevuld bestelformulier te zenden – ditmaal dan toch langs De Post – aan “Mijnzegel, Postbus 8, Alken”.

Ik weet niet wat Alken daarmee specifiek te maken heeft. Ik dacht dat Alken meer in glazen te vinden was. Het bestelformulier vindt men in alle postkantoren van het land. De prijs bedraagt 16 euro voor een vel van 15 gepersonaliseerde zegels. De zegels worden binnen de 15 werkdagen door De Post thuis bezorgd. Publicitair heel mooi! Blijkbaar heeft het succes. Volgens bepaalde berichten zou recent iemand zonder problemen erin geslaagd zijn vellen postzegels te laten drukken met de beeltenis van Léon Degrelle, de fascistische Waalse leider uit WO II.

Ik kom tot mijn vragen. Onder welke criteria worden die opdrachten onder voormeld programma door De Post aanvaard? Zijn er directe instructies van weigering van opdracht? Welke criteria worden terzake toegepast? Wat is er uiteindelijk gebeurd met de bedoelde postzegels? Werden ze geleverd? Zijn ze daadwerkelijk in omloop gebracht? Werd de besteller geïdentificeerd? Zijn de gegevens aan

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

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

de gerechtelijke diensten doorgespeeld? Welke maatregelen denkt De Post te nemen om in deze in de toekomst alle mogelijke controlemechanismen in te bouwen?

03.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Erdman voor zijn vraag. Hij legt immers de vinger op de wonde. Men kan op commercieel vlak iets leuks uitvinden. Ik heb zelf zo'n gepersonaliseerde postzegel mogen maken en kan u verzekeren dat het leuk is. Spijtig genoeg zijn misbruiken echter eigen aan de mensheid. Daarom worden duidelijke bestelvoorwaarden vermeld, zowel op het web als op de bestelformulieren. Ik citeer de voorwaarden: "U bent vrij de afbeelding te kiezen zolang deze de rechten van derden niet schaadt. U verbindt er zich toe om geen onderwerpen te kiezen die onwettig zijn, of ingaan tegen de goede zeden, of die nadelig kunnen zijn voor derden. Volgende onderwerpen zijn uitgesloten: a) onwettige, beledigende of immorele onderwerpen; b) onderwerpen waarvan de inhoud leugenachtig, bedrieglijk of vals is; c) onderwerpen met religieuze of politieke inhoud". Ik zag de heer Leterme al denken aan leuke postzegels voor de campagne. Dat kan echter niet. Artis-Historia behoudt zich het recht voor om onderwerpen te weigeren. Er werden reeds bestellingen geweigerd. Alle bestellingen worden door twee personen op hun correctheid beoordeeld.

Mijnheer Erdman, het voorbeeld dat u geeft is terecht. De controle op het aanbieden van het product moet, mijns inziens, verscherpt worden. Terzake heb ik contact gehad met De Post. Ik heb gewacht op de vraag om dat formeel te kunnen doen. U weet, mijnheer de voorzitter dat dit mijn handelwijze is: problemen die aangekaart werden in de Kamer aan de betrokken diensten melden. Ik heb aangedrongen op een scherpere controle. Het voorbeeld dat de heer Erdman heeft aangekaart, kan niet door de beugel. Vandaag gebeurt dit, maar morgen glipt iets anders door de mazen van het net. De marge van 16 euro voor 15 postzegels – 1 euro en een vijftiende per zegel - lijkt me voldoende te zijn omdat er een voldoende screening gebeurt.

Mijnheer Erdman, ik herhaal dat ik u dank voor de vraag. Ik was me niet bewust van het probleem. Ik ben er blij om. Op die manier kan het probleem direct worden aangepakt.

03.03 **Fred Erdman** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het gevolg dat hij aan mijn vraag geeft. De Fransen hebben daar een zeer goede uitdrukking voor. Ik hoop dat men de "garde-fou" opstelt opdat soortgelijke incidenten zich in de toekomst niet meer kunnen voordoen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: De vraag A659 van de heer Daan Schalck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

04 **Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le comité de direction et le contrat**

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

L'incident révèle toutefois que les contrôles doivent encore être affinés. Je remercie M. Erdman d'avoir attiré mon attention sur ce problème.

de gestion de la Loterie nationale" (n° A687)

04.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben mijn vraag begonnen met het feit dat de minister wellicht kennis heeft van de wet op de Nationale Loterij, die nog niet zo lang geleden herzien is. Dat zal dus wel.

De minister zal het met mij dus eens zijn dat een artikel in die wet voorziet in ...

(De heer Leterme beantwoordt een telefonische oproep).

Mijn excuses.

(...)

Neen, iemand die dringend... Maar goed.

Die wet voorziet in artikel 14, §1, in een beheerscontract, dat dwingend gesloten moet worden binnen de zes maanden na de omvorming van de Loterij tot een NV van publiek recht. Die omvorming heeft plaatsgevonden op 9 juli 2002 en dus, rekening houdend met de publicatie in het Belgisch Staatsblad, denk ik dat de vermoedelijke datum waarin die zes maanden verlopen zijn, zich tussen 16 en 20 januari moet bevinden. Wij hebben dus nog wel even tijd. Het is nu 13 januari, dus die tijd is toch vrij eminent.

Het beheerscontract moet de voorwaarden bepalen waaronder de Nationale Loterij haar taken van openbare dienst vervult en lijkt mij dus een belangrijk element te zijn, zeker in het licht van de beleidsdoelstellingen die opgesomd zijn op het ogenblik dat wij die wetswijziging hebben besproken.

Het volgende is belangrijk. Het beheerscontract en de wijzigingen daarin treden slechts in werking na goedkeuring door de Koning bij een koninklijk besluit, in de Ministerraad overlegd, vanaf de datum vastgesteld in het besluit, maar – nu komt het – het bedoelde beheerscontract moet eigenlijk onderhandeld worden tussen, enerzijds, de bevoegde minister, minister Daems, en, anderzijds, het directiecomité van de Nationale Loterij. Tenzij mijn informatie niet juist zou zijn, heb ik de indruk dat het directiecomité van de Nationale Loterij nog niet opnieuw samengesteld is, meer bepaald omdat de raad van bestuur van vorige week vrijdag, als ik mij niet vergis, zich terzake nog niet heeft kunnen buigen over voorstellen van beslissing dienaangaande. Het “contentieux” gaat, als ik het goed samenvat – de minister zal mij tegenspreken als ik verkeerd ben – tussen de logica die het uitgevoerde assessment zal volgen en de meer politieke logica, waarbij onder meer de kabinetschef van minister Michel in beeld komt. Ik vraag mij onder meer af – maar dat is een retorische vraag – welke lijn de heer Delporte, van PS-signatuur, volgt. Ik veronderstel dat hij de politieke samenstelling van de raad van bestuur volgt, maar ik heb de indruk dat de afweging tussen die twee nog niet volledig is afgelijnd.

Hoe dan ook, er komt geen beheerscontract voor het einde van deze week, veronderstel ik. Wellicht zijn er ook nog geen onderhandelingen gebeurd over dat beheerscontract, gelet op het feit dat het het nieuwe directiecomité zou moeten zijn dat die

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

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

onderhandelingen voert.

Mijn vragen zijn in dit stadium van het dossier de volgende. Ik ga het dossier de komende weken proberen te volgen. Ten eerste, wat is de stand van het dossier op dit moment? Het gaat dan over de stand van het dossier met betrekking tot het opstellen en onderhandelen van een nieuw beheerscontract tussen de Nationale Loterij en de Belgische staat via de minister van Participaties.

Ten tweede, welke kunnen de gevolgen zijn voor de dienstverlening van het niet tijdig sluiten van het beheerscontract? Ik vermoed dat daar de continuïteit speelt en dat het dus gewoon de vroegere situatie is die verdergaat.

Ten slotte heb ik een heel goedbedoelde vraag die wellicht niet zal beantwoord worden door de minister, of de minister zal een vluchtheuvel zoeken. Hoe ver staat het met de samenstelling van het directiecomité? De samenstelling van het directiecomité zou, als men de wet wil respecteren, ten laatste deze week moeten gebeuren. De wet is natuurlijk niet zo belangrijk voor deze blauw-rood-groene meerderheid – of beter blauw-groene met een beetje rood – maar het lijkt me toch interessant terzake de inzichten van de minister te mogen leren kennen.

04.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega Leterme, ik zal misschien beginnen bij het begin. Het is juist dat in deze de continuïteitsregel speelt. De NV Nationale Loterij, die de opvolger is van de vorige parastatale, volgt inderdaad dezelfde rechtsregels. In de wet zijn – en dat hoort ook zo – geen specifieke bepalingen opgenomen bij het niet-respecteren van de zes maanden. Er is dan ook geen gevolg. De reden waarom de periode is opgegeven in de wet is om de druk hoog te houden en een beheerscontract te maken. De formele en reële reden waarom het beheerscontract formeel nog niet is gesloten, is het nog niet bestaan van een directiecomité.

Er is een objectieve reden waarom het directiecomité nog niet is samengesteld. Het is zo dat de raad van bestuur een bepaalde procedure van een executieve search via De Witte & Morel heeft afgesproken. Deze procedure is eigenlijk langer uitgelopen. Dat heeft een factuele reden. We moeten namelijk een taalpariteit hebben in het directiecomité van de Nationale Loterij. Op een bepaald ogenblik was er een gebrek aan Franstalige kandidaten die voldeden aan de minimale eisen die door De Witte & Morel werden gesteld. Dat is de reden waarom we in plaats van twee maanden vroeger, twee maanden later dan voorzien een voorstel hebben zien ontstaan. Dat is de reden waarom we een mogelijkheid van voorstel van De Witte & Morel hebben zien neerleggen in de tweede helft van december. De afgevaardigd bestuurder buigt zich hierover om een voorstel te doen aan de raad van bestuur.

Er bestaat een ontwerp van beheerscontract. Ik heb natuurlijk niet gewacht op het bestaan van het directiecomité om de voorbereidende werkzaamheden met, in casu, de afgevaardigd bestuurder zo ver mogelijk voor te bereiden. Ik had een dubbele keuze. De keuze zou zijn dat ik ervan uitga dat de raad van bestuur - qui peut le plus, peut le moins - de competentie om het beheerscontract met mij te sluiten zou overnemen van het directiecomité. In dat geval zou u terecht zeggen dat de wet zegt dat

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

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

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

het directiecomité dat moet onderhandelen. Ik zou dan kunnen zeggen dat de afgevaardigd bestuurder bij ontstentenis het directiecomité vervangt. Ik heb geoordeeld om dit niet te doen. Ik heb het beter geoordeeld om een beperkte tijd meer te nemen in de continuïteitsregeling. Ik wil immers zeker zijn. Het gaat om een beheerscontract dat toch belangrijke dingen omvat. Ik geef u enkele voorbeelden die ook door u zijn aangebracht: het absoluut verbod op gokken op internet; het prioriteit stellen van het bestaande distributienet van de krantenwinkels; de afdoende controle op nieuwe spelen. Dat zijn dingen die uitgerekend daar in naar voren komen. Ik wil dan toch zeker zijn dat ze door dat nieuwe directiecomité gedragen kunnen zijn.

Ik ga ervan uit dat er binnenkort een voorstel kan gedaan worden op basis van wat De Witte & Morel heeft naar voren gebracht, anders hadden ze niet moeten aangesteld worden, en dat dan op een vrij korte tijdspanne het beheerscontract kan afgerond worden, dit temeer omdat de voorbereidende handelingen terzake vrij ver zijn gevorderd. Belangrijk is natuurlijk dat de continuïteitsregel niet echt een probleem geeft, hoewel het mooier ware geweest – ik geef dat toe – dat De Witte & Morel tijdig was klaar geweest met de search. De echte reden is de ontstentenis van voldoende gekwalificeerde Franstalige kandidaten wegens de taalpariteit die opgenomen is in de wet. Ik had het ook liever anders gezien, maar ik verkies om nu met zekerheid een goed beheerscontract met een volwaardig directiecomité te sluiten. Ik zal dit uiteraard ook ter bespreking voorleggen aan de Kamer. Dat heb ik ook aangegeven, mijnheer de voorzitter. Het lijkt me een interessant onderwerp te zijn om dan even aan te halen.

Ik denk dat ik dat dan zal doen in de aanwezigheid van de verantwoordelijken van de Nationale Loterij zelf.

04.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat de redenen van de minister ook wezen, wij stellen vast dat de termijn die in de wet voorzien was, blijkbaar niet gehaald wordt. Ook in de Nationale Loterij slaagt men er niet in om tijdig de benoeming te doen van een nieuw directiecomité.

04.03 Yves Leterme (CD&V): Le délai légal n'est donc pas respecté. Des personnes seront-elles nommées sans avoir participé à la procédure d'assessment normale?

Het tweede element is het volgende. Mijnheer de minister, ik heb u gezegd dat er, denk ik, keuze is. Ofwel kiest men voor een partijpolitiek geïnspireerde benoeming van het directiecomité van de Loterij, en dan komt de kabinetschef van minister Michel onder meer in beeld. Ik denk dat de heer Delporte u te gelegener tijd zijn beslissing over zijn houding terzake zal meedelen.

Belangrijk lijkt mij nog om heel duidelijk van de minister te vernemen, gegeven zijn commentaren bij de assessmentprocedure, of er al dan niet mensen benoemd zullen worden die de assessmentprocedure niet doorlopen hebben zoals ze normaal voorzien is, inclusief de beoordeling op alle onderdelen van het assessment. Dat is een kleine toegevoegde vraag, als ik ze mij mag veroorloven, mijnheer de voorzitter, waarvan ik de onbescheidenheid heb om ze aan de minister voor te leggen.

De **voorzitter**: Bedankt. Als de minister nog wil antwoorden, dan krijgt hij het woord.

04.04 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, in cauda venenum. Ik weet niet of collega Leterme nog Latijn heeft gestudeerd.

04.05 **Yves Leterme** (CD&V): Ja, maar wij leerden dat nog uitspreken als "wenenum".

De **voorzitter**: Neen, het is nu "wenenum".

04.06 Minister **Rik Daems**: Ja, nu is het "wenenum", dacht ik.

04.07 **Yves Leterme** (CD&V): Ja, dat is juist, het was reeds "wenenum".

De **voorzitter**: Dat was een zeer progressief college.

04.08 **Yves Leterme** (CD&V): Zoals de Waalse collega's spreken over "de wet en alleen de wet" (*met Frans accent*), spreekt men ook over "wenenum".

04.09 Minister **Rik Daems**: Ik heb ik ieder geval kennis genomen van de procedure die de raad van bestuur heeft afgesproken via mijn regeringscommissaris. Ik heb natuurlijk laten weten dat ik het op prijs zou stellen dat, wanneer men een procedure afspreekt, men daarmee ook rekening houdt.

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

04.10 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil nog een laatste keer interveniëren. Het is uiteraard de Koning die benoemt. Het is de regering die benoemt, op voordracht van de minister, desbetreffend bevoegd. Ik ga er dus vanuit dat de minister zijn volle bevoegdheid zal gebruiken om erover te waken dat de kandidaten die voorgedragen worden door hemzelf, het volledig assessment hebben doorlopen. Zo meen ik toch uit zijn antwoord te mogen opmaken. Tenzij hij mij nu tegenspreekt, denk ik dat dit wel het geval zal zijn.

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

04.11 Minister **Rik Daems**: Ik dank de collega van de oppositie voor zijn steun. En dat is ook zo bedoeld, als u begrijpt wat ik bedoel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Wij wachten nu op de komst van minister Durant.

(...)

Elle est là? Dan kunnen wij onze werkzaamheden voortzetten.

05 Questions jointes de

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

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

05 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Jean-Pol Henry aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de

parking van het station van Luttre en de verbinding met het station Obaix-Buzet" (nr. A594)

05.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, madame la ministre, comme je l'ai précisé par écrit dans le libellé de ma question, depuis 1993, les abords de la gare de Luttre - gare importante de la ligne 124 Bruxelles-Charleroi - font l'objet de projets d'aménagement bien nécessaires dont la création, tout d'abord, d'un parking et, ensuite, d'une zone de prise en charge des voyageurs que l'on appelle "kiss and ride".

Entre 1993 et 2000, de nombreux avant-projets ont impliqué, outre la SNCB, la SRWT pour la réalisation d'une gare pour autobus, ainsi que la commune de Pont-à-Celles qui, après avoir été contactée par la SNCB à l'époque, s'était montrée évidemment très intéressée par les projets de développement.

Après accord de la commune sur la répartition des coûts des zones à aménager, l'adjudication des travaux à un peu plus de 32 millions d'anciens francs, dont environ 15 millions à charge de la SNCB, a été notifiée en octobre 2000. Après obtention par la SRWT du permis d'urbanisme en février 2002, la commune de Pont-à-Celles a accepté, d'une part, le montant révisé de sa participation suite à la mise au point du dossier conformément au permis d'urbanisme (mai 2002) et, d'autre part, la convention proposée par la SRWT en vue de la gestion du chantier (septembre 2002).

Depuis, alors que la SNCB était à la base des demandes d'aménagement des abords de la gare de Luttre, seul manque l'accord de la SNCB pour notifier à l'entreprise sa désignation et envisager le début des travaux.

Pourquoi la SNCB reste-t-elle silencieuse sur ce dossier depuis l'adjudication et malgré les démarches de la SRWT afin d'obtenir les mêmes accords que ceux donnés par la commune de manière triangulaire entre la SNCB, la commune et la SRWT?

Par ailleurs, est-il exact, comme les rumeurs semblent le prétendre, que la SNCB a décidé d'abandonner ce projet?

Au moment où j'ai libellé ma question il y a quelques semaines, je n'avais comme écho que ce seul projet d'investissement qui serait "sucré", si vous me permettez l'expression; depuis lors, j'ai entendu parler d'autres choses. Madame la ministre, c'est peut-être l'occasion pour vous d'énoncer un certain de projets qui ne verront pas le jour prochainement dans la mesure où il semble que la SNCB compte réduire considérablement, et notamment pour 2003, ses investissements dont ceux aux abords des gares!

05.02 Jean-Pol Henry (PS): Monsieur le président, madame la ministre, ce n'est pas la première fois que vous avez l'occasion d'entendre nos remarques, voire nos griefs à propos du planning des investissements dans la région de Charleroi. Comme vous pouvez le remarquer, ce sont souvent les mêmes qui montent au front; c'est quasiment un front commun Henry/Chastel! Et pour la première fois, nous posons la question le même jour. Cela va vous faciliter le travail pour la réponse! J'ajoute que nous sommes souvent seuls. Je me demande où sont ceux qui s'appellent les défenseurs de la mobilité à Charleroi! Je souhaiterais avoir leur appui en cette

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

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

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

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

Hoe zit het met de plannen inzake

matière!

Tout comme M. Chastel, je connais bien ce dossier car j'habite à Gosselies, à 5 kilomètres de la gare de Luttre. Cette gare est utilisée par nombre de mes concitoyens et de personnes du nord de la région de Charleroi et ce, en raison de l'évolution constatée dans la sociologie et dans l'urbanisme; en effet, beaucoup de gens vont habiter dans les communes périphériques. Croyez-moi, le parking de la gare de Luttre n'est guère accueillant, c'est le moins que l'on puisse dire!

Comme M. Chastel l'a précisé, le plan d'aménagement des abords de la gare découle d'une initiative de la SNCB prise en 1993. Vous voyez le temps qu'il faut pour qu'un dossier aboutisse peut-être et auquel ont collaboré à la fois les entreprises de transport - la SRWT, les TEC de Charleroi dont je suis d'ailleurs administrateur -, ainsi que la commune! Chacun était prêt à participer à la réalisation de ce plan. Aussi, je dois vous dire quelle est la déception tant des autorités communales que des utilisateurs de cette gare et de ce parking à l'annonce du fait que l'on pourrait renoncer éventuellement à cet investissement et que la SNCB, en tout cas, n'y donnerait pas suite. Madame la ministre, j'attends votre réponse à ce sujet.

Ma deuxième question concerne la gare d'Obaix-Buzet.

Cette gare se trouve entre Luttre et Nivelles. Vous connaissez notre opinion: nous pensons que le RER aurait pu aller jusque Luttre. En effet, de plus en plus de gens attirés par la qualité de l'habitat de cette région s'y installent. Ils quittent même Charleroi, ce qui nous pose des problèmes sur le plan fiscal. Tous ceux qui ont les moyens financiers suffisants vont habiter dans cette périphérie et utilisent bien entendu cette gare. Pourquoi ne pas faire une étude pour répondre à la demande des navetteurs ou des autorités communales? Vous défendez la mobilité et l'usage du rail, pourquoi ne pas tenter l'essai d'un arrêt complémentaire pendant la journée à Obaix-Buzet? On pourrait alors vérifier si la demande est justifiée. C'est aussi un dossier important pour la ligne Charleroi-Bruxelles. J'aimerais savoir ce que la SNCB en pense et ce que la ministre peut nous dire à ce sujet.

05.03 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je parlerai d'abord du parking de la gare de Luttre. C'est effectivement à l'initiative de la SNCB que le projet d'aménagement de ce parking a été élaboré. Il a permis la constitution d'un partenariat entre la SRWT et la commune de Pont-à-Celles. C'est bien le bureau d'études de la SRWT qui a été choisi par les partenaires comme maître d'œuvre du projet, depuis l'étude jusqu'à sa réalisation.

Les montants sont importants mais ils sont répartis entre les trois partenaires:

- 469.328 € à charge de la SNCB, soit un peu plus de la moitié, pour le parking longue durée et de la zone "kiss and ride";
- 303.996 € à charge de la SRWT, soit 33,5%, pour la gare d'autobus et les quais de débarquement;
- 133.969 €, soit 14,8% pour la commune de Pont-à-Celles, pour les prolongements de voirie.

Le dossier a bien avancé, y compris jusque dans la précision des

de werken in de omgeving van het station van Luttre?

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

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

De nodige middelen en vergunningen zijn er. Alles is klaar om de aannemer groen licht te

montants. Le permis d'urbanisme a été acquis, les moyens sont rassemblés, les administrations ont signé les conventions et tout est prêt pour donner ordre à l'entrepreneur de commencer les travaux dès que la convention sera signée.

Il est vrai que cet investissement a été repris dans l'avant-projet de budget 2002-2003, section "accueil voyageurs", rubrique 1/10 des documents de la SNCB. Ici, je tords le cou à un canard: il n'a nullement été décidé formellement d'arrêter ce projet. Par contre, la SNCB est en ce moment d'une très grande prudence à l'égard du budget d'investissement 2003. C'est d'ailleurs le prochain conseil d'administration qui devra statuer sur ce budget 2003, en raison du fait que les fameux financements alternatifs promis par M. Schouppe ne sont plus possibles aujourd'hui, eu égard aux résultats de la SNCB et en raison de choix du passé assez douteux du point de vue financier.

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

05.04 Jean-Pierre Grafé (cdH): On vous avait déjà prévenu que ce plan était irréaliste avec les financements alternatifs.

05.05 Isabelle Durant, ministre: Je ne sais pas, je n'ai pas entendu cela.

Le **président**: Chers collègues, il s'agit de questions orales et non pas d'un débat.

05.06 Isabelle Durant, ministre: Pour ma part, je vous dis très clairement qu'en ce qui concerne la gare de Luttre comme d'ailleurs d'autres projets d'aménagement de gares, il est difficilement concevable que les dossiers n'aboutissent pas dès lors qu'ils sont aussi loin dans le processus de décision, dans le processus de montage financier et dans la mise en œuvre des permis.

Dès lors, au prochain conseil d'administration, je ferai également valoir par la commissaire du gouvernement le fait que les projets, une fois leur préparation terminée et ne représentant pas des montants considérables, doivent pouvoir être exécutés. Je ne comprends pas, la population de Luttre ne comprendrait pas pourquoi un projet d'une envergure relative, dont la préparation a été très fouillée, serait reporté. Néanmoins, la décision sera formellement prise lors du prochain conseil d'administration qui établira le budget investissements 2003, pour travailler de façon raisonnable. D'autres points moins sûrs et moins avancés feront peut-être l'objet d'un report, mais je ne comprendrais pas que des dossiers arrivés à ce point de maturité soient reportés.

En ce qui concerne la gare Obaix-Buzet, la SNCB estime que l'offre actuelle dans ce point d'arrêt est en adéquation avec le potentiel de cette localité. Dès lors, la SNCB ne compte pas modifier la desserte actuelle. Pour ma part, je suis préoccupée par des questions de mobilité, d'intermodalité, l'utilisation des chemins de fer pour ce qu'on appelle le "rabattage" des plus petites communes vers des lieux plus centraux. Nous travaillons pour le moment au plan clientèle-contrat de gestion, sur lequel je souhaite avoir des normes, quitte à mener, comme ce fut le cas pour certains arrêts ou certaines

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

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

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

dessertes, des expériences pilotes permettant de sonder la clientèle. Au bout d'un certain temps, on peut éventuellement arrêter les frais ou décider de poursuivre l'expérience plutôt que de faire un constat statique. Il faut au moins fixer une norme, sans quoi l'appréciation reste beaucoup trop subjective ou partielle à l'égard des choix à faire. Qu'il s'agisse de la région wallonne, de la région de Charleroi, de la région flamande ou de Bruxelles, la question est de déterminer des normes permettant d'identifier les endroits où des expériences pilotes ou de développement structurel de fréquences supplémentaires sont nécessaires. A ce stade, la SNCB ne prévoit pas, dans ses cartons, d'augmentation de la desserte dans cette localité.

05.07 Jean-Pol Henry (PS): Monsieur le président, je suis satisfait de la réponse de Mme la ministre concernant l'aménagement de la gare. De toute évidence, nous resterons vigilants, car nous savons que la décision ne dépend pas de vous, madame. Votre analyse du dossier me paraît très correcte: en arriver aussi loin dans des négociations, des signatures, etc., pour une somme de 15 millions! De plus, c'est un endroit tout à fait stratégique. J'espère que vous pourrez convaincre ou au moins faire passer le message au conseil d'administration. J'ajoute que nous attendons depuis des années la modernisation de la ligne Charleroi-Bruxelles, en comparaison avec d'autres lignes.

Je rejoins également votre analyse quant à l'arrêt à Obaix-Buzet. J'estime qu'une étude est nécessaire. Il y a une augmentation de la population. Celle-ci a exprimé un souhait. Peut-être pourrait-on à titre expérimental examiner si la demande correspond à un réel besoin. Je puis vous assurer que tout le nord de la périphérie de Charleroi, l'hinterland entre Charleroi et Nivelles, connaît actuellement un développement d'envergure sur le plan de l'urbanisme, de l'habitat, etc. Beaucoup de navetteurs, beaucoup de bruxellois viennent y habiter. Envisager l'un ou l'autre arrêt complémentaire sur les trains que j'appellerais toujours omnibus, si vous me le permettez, ne va pas perturber fondamentalement le trafic sur les lignes entre Charleroi et Bruxelles. Le faire à titre expérimental me semblerait une bonne solution.

Le **président:** Veuillez m'excuser, monsieur Chastel. J'ai commis une petite erreur, j'aurais dû vous donner la parole avant M. Henry. Vous avez la parole.

05.08 Olivier Chastel (MR): Je vous remercie, monsieur le président. Je me réjouis de la réponse de Mme la ministre indiquant qu'aucune décision d'abandon de ce projet n'a été prise. Cela étant, sa réponse ne me rassure que très peu surtout quand j'entends les responsables des investissements du district sud-ouest dont les bureaux se trouvent à Charleroi. En effet, ils ont reçu comme consigne, de la part du nouvel administrateur délégué ou de son entourage, de bloquer toute décision d'investissement et de reporter à plus tard toutes celles qui ne sont pas finalisées.

Vous avez raison de préciser que cet investissement-ci est finalisé car nous ne sommes plus au stade des études ou des avant-projets. Depuis septembre 2002, nous attendons la seule signature de la SNCB avant de confier le début des travaux aux entrepreneurs. Il n'y a plus d'étude à réaliser à cette étape-ci. Dès lors, je compte sur Mme la ministre pour peser de tout son poids –même si elle n'a pas

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

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

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

de poids formel au sein du conseil d'administration- en vue d'introduire cet investissement parmi les investissements à réaliser en 2003, dans la mesure où de nombreuses inquiétudes pèsent sur ceux-ci. On ne comprendrait pas pourquoi, alors que la SNCB a été l'initiatrice de ce projet en 1993, il ne manque plus que sa propre signature depuis 4 ou 5 mois pour engager les travaux d'aménagement aux abords de la gare de Luttre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u reeds enige tijd werkt aan een wijziging van een koninklijk besluit van 1974 dat een algemeen reglement bevat inzake technische eisen voor bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens. Het is uw bedoeling een technische keuring in te voeren.

Mevrouw de minister, in een deel van de betrokken sector leven terzake heel wat vragen. U weet dat heel wat jongeren zich bezighouden met ombouw van motorfietsen. In de ons omringende landen bestaat de mogelijkheid om samengestelde of zelfgebouwde motorfietsen in het verkeer te brengen en een keuring te krijgen. De sector in ons land maakt zich zorgen over de keuring. Houdt u bij de invoering van de technische keuring rekening met die groep motorrijders? Bent u van plan minstens 1 keuringsplaats te voorzien waar zelfgebouwde motorfietsen kunnen gekeurd worden? Ik begrijp dat deze verplichting 18 maanden na de publicatie in het Belgisch Staatsblad van toepassing zal zijn. Zult u of uw opvolger ondertussen voor een keuringsstation zorgen waar een eenmalige keuring kan gebeuren? Ik begrijp dat dit vooral te maken heeft met het in overeenstemming brengen met types die vooraf goedgekeurd zijn.

06.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, het veiligheidsaspect is primordiaal bij de invoering van een technische keuring voor motorfietsen. In het verleden heb ik reeds meegedeeld dat de gelijkvormigheid van de reeds in het verkeer gebrachte motorfietsen niet zal worden onderzocht. Voor nieuwe voertuigen zal dit in de toekomst wel het geval zijn. Reeds ingeschreven voertuigen waarvan het nummer op het kader overeenstemt met het inschrijvingsbewijs zullen aanvaard blijven als er geen gevaar is voor de verkeersveiligheid. Motorfietsen zonder gelijkvormigheidsattest worden op verzoek van de eigenaar onderworpen aan een goedkeuring als enig voertuig. Het bij die gelegenheid uitgereikt individueel goedkeuringsattest bevestigt dat het voertuig zoals beschreven in het verkeer wordt toegelaten. Dergelijk document is

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

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

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

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

Les véhicules déjà immatriculés seront acceptés s'ils ne constituent aucun danger pour la sécurité routière. Les

evenwaardig aan een gelijkvormigheidsattest. In de toekomst zullen verbouwingen alleen nog worden toegelaten voor zover het onderdelen van de motorfiets betreft die niet Europees werden goedgekeurd. Voor zelfgebouwde of verbouwde voertuigen kan bij mijn diensten een goedkeuring als enig voertuig worden aangevraagd. De hieraan verbonden kosten werken echter ontradend. Voertuigen die in een andere Europese lidstaat werden goedgekeurd, moeten bij ons eerst worden aanvaard. Daarna moeten motorfietsen die werden goedgekeurd alleen naar de technische keuring bij verandering van eigenaar, na een ongeval en na aangebrachte wijzigingen in functie van de besturing door een persoon met een handicap.

Deze keuringen worden uitgevoerd door de erkende organisaties die stations uitbaten die verspreid zijn over het ganse land.

Dat zijn de elementen in antwoord op uw precieze vragen.

motocyclettes dépourvues de certificat de conformité devront être soumises à une procédure d'homologation en tant que « véhicule unique ». Le certificat que les propriétaires de ces motocyclettes obtiendront ensuite auront la même valeur que le certificat de conformité.

A l'avenir, les transformations de ces véhicules ne seront autorisées que pour leurs composantes qui ne relèvent pas de l'aval de l'UE. Les propriétaires de véhicules ayant assemblé ou transformé ceux-ci eux-mêmes devront obtenir une homologation de mes services mais le coût de cette démarche aura un effet dissuasif. De même, les véhicules ayant obtenu une homologation dans un autre Etat de l'UE devront d'abord être acceptés chez nous.

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

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, als ik u goed begrepen heb, duidt u geen specifiek keuringsstation aan, maar kan het in alle keuringsstations worden uitgevoerd.

Ik wil nog even iets vragen over de termijn waarbinnen het moet gebeuren. Klopt het dat achttien maanden wordt voorzien na publicatie in het Belgisch Staatsblad?

06.04 Minister Isabelle Durant: Alleen in geval van verandering van eigenaar, na een ongeval, of na aangebrachte wijzigingen, bijvoorbeeld voor een gehandicapte persoon.

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

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

06.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Die worden direct ingevoerd?

06.06 Minister Isabelle Durant: Neen, alleen na een ongeval of in

geval van verkoop of wijziging van eigenaar. Het betreft dus niet alle motorfietsen. Dat zijn de enige gevallen waarvoor een motorkeuring noodzakelijk is.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik had die vraag enige tijd geleden schriftelijk ingediend, in de zomer al, omdat wij daarmee in onze regio nogal veel te maken hebben. Wij hebben immers een aantal stopplaatsen waar er geen station meer is en waarvoor u in het verleden beloofd heeft dat er bijkomende infrastructuurwerken uitgevoerd zouden worden die de reiziger informatie zouden verstrekken bij treinvertragingen. Ik heb die vraag nu mondeling ingediend omdat ik vond dat het wel wat lang duurde vooraleer ik daarop antwoord kreeg en ook omdat ik de jongste weken en maanden vastgesteld heb, in verband met bijvoorbeeld de vele problemen die zich voordeden bij de inzet van de dubbeldekstreinen in Limburg, dat bijvoorbeeld in de stopplaats Alken de door u vermelde infrastructuur is aangebracht, maar niet in werking is gesteld. De microfoons en de installatie zijn dus aanwezig, maar de mensen staan daar en kunnen dus in feite geen informatie ontvangen.

Vandaar zou ik graag van u vernemen op welke manier de NMBS de spoorreizigers informeert over vertragingen en onderbrekingen van diensten in het algemeen, ook in verband met de melding van vertragingen die zij op haar webstek doorvoert.

Ik weet dat de NMBS ook gedurende een periode de vertragingen via teletekst gemeld heeft, maar blijkbaar werd dat stopgezet. Wat is de reden daarvan? Wil men dat in de toekomst opnieuw doen?

Ook stellen wij nogal eens vast dat de informatie bij vertragingen die via de verkeersmeldingen op de radio gebeurt, onvolledig of onjuist is. De vraag luidt: hoe werkt dat systeem van controle? Bestaat er een vorm van kwaliteitscontrole die de correctheid van die berichten controleert? Bestaat er een overeenkomst tussen de NMBS en de radio-omroepen over de informatieverstrekking bij vertragingen en incidenten op het spoor?

Ten slotte, over het aspect dat ik zonet heb aangehaald om in die onbemande stations en stopplaatsen praatpalen te plaatsen, wil ik het volgende vragen. Ik begrijp dat dit op bepaalde plaatsen gebeurt is, maar dat die investeringen zeer traag uitgevoerd worden, waardoor ik vaststel dat die er na een jaar wel staan, maar niet werken. Nu belooft men dat dus weer voor het einde van het jaar. Dat zijn in feite heel kleine investeringen, kleine werken die de mensen die daarvan dagelijks gebruik maken toch bijzonder veel voordeel zouden kunnen bezorgen.

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

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

Comment la SNCB informe-t-elle les usagers des retards et des interruptions de service? Pourquoi les retards ne sont-ils pas renseignés sur le site internet de la SNCB? Pourquoi les retards ne sont-ils plus annoncés sur les pages télétexte de la VRT? Parfois, les informations diffusées par l'intermédiaire des infos trafic à la radio sont incomplètes, inexactes ou ne sont plus d'actualité. La SNCB contrôle-t-elle la qualité de ces annonces? Dans l'affirmative, les informations correctes sont-elles immédiatement transmises? La SNCB et les chaînes de radio ont-elles conclu un accord à propos de la diffusion d'informations et cas de retards et d'incidents ferroviaires? Que pense la SNCB de l'idée d'équiper les gares et points d'arrêt sans personnel de

bornes auditives, qui permettraient aux voyageurs d'être informés en cas de retard?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, ik dank u voor uw vraag. Zelfs al is het een oude vraag, is dat toch een manier om een stand van zaken op te maken van de verschillende vormen om informatie te geven over de problemen van vertragingen en de precieze perspectieven.

Bij elke zware verstoring van het treinverkeer verwittigen de verkeersleidingen onmiddellijk de NMBS-persdienst, die op zijn beurt de verkeersredactie van de VRT en de RTBf, centre Perex, en in specifieke gevallen het persagentschap Belga inlicht. Maar dan gaat het natuurlijk om zware verstoringen. Op de NMBS-website wordt op dit moment alleen melding gemaakt van geplande of te verwachten vertragingen of verstoringen van het treinverkeer, bijvoorbeeld als er werken voorzien worden of vertragingen van internationale treinen door belangrijke verstoringen in het buitenland. Er wordt inderdaad gewerkt aan de suggestie die u doet om plotse, ernstige verstoringen met langdurige hinder op de website te vermelden. De NMBS belooft mij dat dit in de komende maanden mogelijk zal worden.

Het derde element gaat over de teletekst. Op pagina 366 van Teletekst van de VRT wordt eveneens melding gemaakt van geplande werkzaamheden en de te verwachten gevolgen die daaruit kunnen voortvloeien. De NMBS spreekt dus tegen dat die dienst stopgezet zou zijn.

De informatie over punctuele vertragingen of problemen wordt door de redactie van Teletekst op eigen initiatief op haar pagina's gemeld. Zij krijgen hiertoe dezelfde informatie van de NMBS-persdienst als andere media. Ze zullen echter vaak zelf boodschappen overnemen van de VRT-nieuwsdienst of -verkeersredactie. De NMBS heeft zelf geen toegang tot of zeggenschap over die pagina's. Dat is natuurlijk normaal.

De informatie die via verkeersmeldingen over de radio verspreid wordt, is soms inderdaad niet meer correct op het ogenblik dat zij de ether ingaat. Bij verstoord treinverkeer wordt er gewerkt in real time met het beschikbare personeel en materieel en met de exploitatiemogelijkheden. Daardoor evolueert de situatie heel snel. Bovendien worden bijvoorbeeld bij zelfmoorden niet alleen door de NMBS beslissingen genomen. Dat gebeurt dan bijvoorbeeld ook door het parket. De NMBS probeert uiteraard de via de radio verspreide berichten te volgen en er zo nodig op aan te dringen dat deze worden verbeterd of geactualiseerd.

Er is inderdaad altijd verbetering mogelijk. Voorbeelden in het buitenland geven aan dat de NMBS nog een betere kwaliteitscontrole kan organiseren. De taak is zeker niet gemakkelijk, maar ze is wel meer dan nuttig. Er bestaan ook enkele afspraken tussen de NMBS en de verkeersredactie van de VRT en de RTBf over informatiedoorstroming bij incidenten en ernstige vertragingen op het spoor. De andere radiozenders kunnen zulke informatie alleen maar verwerken in hun nieuwsuitzendingen. Ze doen dit soms ook, maar niet systematisch. De NMBS heeft hierop weinig invloed. Ik denk dat, als men wegeninformatie geeft, het toch ook belangrijk is om

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

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

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

Il existe des accords entre la SNCB et les rédactions « trafic »

informatie over de spoorwegen te geven.

De NMBS twijfelt aan de efficiëntie van eventuele praatpalen in stations. Dat was ook een idee in uw schriftelijke vraag. Met een boodschap via luidsprekers kunnen alle klanten tegelijk ingelicht worden. Wat de uitrusting van sommige stations betreft, heb ik dezelfde informatie als u. Tegen het einde van dit jaar zullen alle omroepinstallaties in alle stations niet alleen aanwezig zijn, maar natuurlijk ook operationeel zijn. Het is niet voldoende om een luidspreker te hebben als hij niet werkt. Dat gaat niet.

Ik denk dat dit concrete elementen zijn die de stand van zaken duidelijk maken wat dit betreft. Zoals u ben ik er ook van overtuigd dat sommige punten verbeterd of versneld kunnen worden. Dat is één van de elementen die het vertrouwen tussen klanten en bedrijf kan verzorgen, misschien nog meer dan de prijs.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

08.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je lisais dans le journal "Le Soir" du 19 décembre 2002 le titre "Transport ferroviaire: Comparaison sur plus d'un siècle de la durée du voyage entre Bruxelles et Liège. Le train est aujourd'hui plus lent qu'en 1955, merci le progrès!"

Dois-je croire ce que je lis dans le journal "Le Soir" ou cet article est-il contraire à la vérité?

C'est pourquoi je vous pose une question simple et concrète à laquelle je vous demande de me répondre d'une façon aussi simple et directe.

Pourriez-vous m'indiquer l'évolution, au cours de ces dix dernières années, de la durée des trajets – et je prends quelques gares importantes – entre Arlon et Bruxelles en Intercity et en Interrégional, entre Charleroi et Bruxelles en Intercity, en Interrégional et en omnibus, entre Liège et Bruxelles en Intercity, en Interrégional et en omnibus, entre Mons et Bruxelles en Intercity, en Interrégional et en omnibus?

Je pense qu'il serait intéressant que votre réponse soit expressément actée dans le compte-rendu de cette réunion car nous pourrions alors aisément démentir l'information du "Soir".

Par ailleurs, je souhaiterais savoir si le contrat de gestion, dont la gestation est lente puisque nous l'attendions pour le 31 décembre dernier, prévoira bien des obligations à charge de la SNCB en ce qui

de la VRT et de la RTBF concernant la transmission d'informations lors d'incidents et de retards importants. Les autres stations d'émission ne peuvent traiter ces renseignements que dans leurs bulletins d'information. C'est fréquent mais pas systématique.

La SNCB doute de l'efficacité des bornes d'appel dans les gares. Un message diffusé par l'intermédiaire de haut-parleurs permet d'informer tous les clients simultanément. Des installations permettant la diffusion de ces messages seront placées dans toutes les gares vers la fin de cette année.

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

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

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

concerne la durée des trajets. Si oui, quelles seront ces obligations? Si non, pourquoi? Il me semble en effet, comme à tous les voyageurs, qu'à côté de la ponctualité que vous soulignez souvent, la rapidité constitue également un élément important lorsque l'on doit choisir son mode de déplacement.

J'attends vos réponses concrètes à mes questions concrètes et je vous en remercie déjà.

08.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur Grafé, je ne vais ni infirmer ni confirmer les éléments de l'article que vous avez lu dans "Le Soir" du 19 décembre 2002 qui démontre que, depuis 1955...

08.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): L'article indique que le train est plus lent qu'en 1955, et il prend en exemple le trajet Bruxelles-Liège depuis 1933 jusqu'en 2006.

08.04 Isabelle Durant, ministre: Au-delà de l'histoire, je ne sais pas si le PSC était déjà au pouvoir en 1955, je ne me rappelle plus très bien.

08.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): En 1933, je ne sais pas. Je n'avais qu'un an en 1933.

08.06 Isabelle Durant, ministre: Moi, je n'avais qu'un an en 1955!

Le **président**: Monsieur Grafé, du passé, faisons table rase!

08.07 Isabelle Durant, ministre: Il y a une chose évidente, entre 1933, 1955 et aujourd'hui, de manière générale, comparaison ne vaut pas raison puisque les modalités de déplacement et surtout le nombre de gens qui se déplacent ont été fortement modifiés, ce qui est une bonne chose car je plaiderai toujours pour que les gens se déplacent plus. Je parle du nombre et du volume et des déplacements qui, de manière générale, n'ont évidemment cessé d'augmenter, ce qui est lié - et c'est une bonne chose - à la promotion sociale des individus et au fait qu'on se tourne vers le monde extérieur.

Pour ce qui est du calcul des durées de trajets, trois éléments entrent en ligne de compte. Premièrement, le temps de parcours, qui tient compte des caractéristiques de l'infrastructure (courbes, pentes, vitesse maximale, etc.), du type de matériel roulant utilisé et de la charge remorquée.

En second lieu, dans le cadre d'un horaire, il y a non seulement le temps de parcours en fonction de ces caractéristiques mais aussi ce qu'on appelle les minutes-tampon. Ces dernières permettent de limiter l'impact des travaux courants de courte durée, d'entretien ou de vérification de l'infrastructure par exemple. Je ne parle pas ici des grands travaux mais uniquement des travaux de courte durée. Actuellement, on ajoute une minute-tampon tous les 35 kilomètres. En effet, on veut garantir que l'infrastructure est entretenue, vérifiée, puisqu'elle est densément utilisée.

Enfin, un horaire doit également tenir compte des temps d'arrêt dans les gares et les points d'arrêt. Ceux-ci sont fonction des mouvements

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

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

De verplaatsing neemt dus gemiddeld een vijftal minuten meer in beslag, wat niet zo'n ramp is. Dat hangt samen met de

de voyageurs plus ou moins importants selon les gares et selon les trains. Quand des travaux de grande envergure sont prévus, les horaires des trains sont adaptés pour tenir compte des restrictions temporaires de l'infrastructure et des contraintes inhérentes aux travaux. C'est assez normal.

Puisque vous me le demandez, je suppose que vous le savez déjà mais je vous donnerai la comparaison entre les temps de parcours entre 1992 et 2002 sur les lignes que vous citez. Entre 1992 et le 15 décembre 2002, sur la ligne IC Bruxelles – Arlon – Luxembourg, le temps de parcours était de 2 heures 07 en 1992 et on est passé à 2 heures 20 en 2002.

bufferminuten die om de 35 kilometer aan het traject worden toegevoegd voor gewone onderhouds- en veiligheidswerkzaamheden - die ik overigens niet wil opgeven - en aan een langere wachttijd in de stations, die te wijten is aan de stijging met 15 % van het aantal reizigers sinds 1999, wat, ondanks de vele moeilijkheden van de maatschappij, een goed teken is.

08.08 Jean-Pierre Grafé (cdH): Quel progrès!

08.09 Isabelle Durant, ministre: Cette remarque est un peu facile, monsieur Grafé.

Sur la ligne Charleroi-Sud-Bruxelles-Midi, on parlait de 39 minutes en 1992, et en 2002, le trajet est parcouru en 43 minutes, soit 4 minutes de plus. Pour la même ligne mais en parlant des ex-IRA, la durée du trajet est restée identique, à savoir 45 minutes. Pour Liège-Guillemins – Bruxelles-Nord en IC, on passe de 59 minutes à 1 heure 03 dix ans plus tard, soit une augmentation de 4 minutes. Pour Liège-Guillemins – Bruxelles-Nord, on passe de 1 heure 11 en 1992 à 1 heure 18, soit 7 minutes supplémentaires dix ans après. Pour Mons – Bruxelles-Midi, on passe de 37 à 41 minutes, soit 4 minutes de plus.

Les allongements des temps de parcours sont en moyenne d'à peu près 5 minutes. Cela résulte autant d'éléments de travaux de sécurité et de vérification de l'infrastructure que du fait que les temps de stationnement en gare sont passés dans certains cas de une à deux minutes. Quand on a trois ou quatre arrêts en gare et qu'on augmente d'une minute le temps d'arrêt dans chacune, cela fait tout de suite 4 à 5 minutes supplémentaires sur la durée du parcours.

Vous en tirerez les conclusions que vous voudrez mais je constate en tout cas, même si des choses sont encore perfectibles, comme je suis la première à le dire, qu'on n'a pas de rallongement manifeste et catastrophique du temps de parcours et qu'il est fonction d'une série d'éléments que je ne suis pas prête à brader, comme la sécurité et l'entretien par exemple, qui sont pour moi essentiels. Néanmoins, là où des problèmes se posent, il faut à tout prix y remédier. Il faut aussi donner des normes à respecter à la SNCB dans le cadre du respect premier des règles de sécurité.

Enfin, malgré tous ces déboires et ces difficultés dont je suis attristée, en particulier la situation financière catastrophique résultant de mauvais choix de gestion, on peut constater que la SNCB est aussi victime de son succès. Elle a aujourd'hui 15% de voyageurs de plus qu'en 1999. Ne dites pas non de la tête, c'est une des entreprises qui, en dépit de ses problèmes, fournit un des meilleurs services en Europe. D'ailleurs, une augmentation du nombre de voyageurs est un signe extrêmement clair.

Les gens ne désertent pas le train, au contraire, ils y viennent de plus en plus. Même s'il y a une série de difficultés financières et

organisationnelles – et je suis la première à vouloir tenter de les résoudre par des décisions en matière de changement de la loi, de management, de gestion et en particulier en termes de gestion financière – l'augmentation du nombre de voyageurs est un paramètre incontestable et objectif. Et plus de voyageurs, cela signifie également – pour revenir à votre question – plus de temps pour monter dans les trains. Quand on a, aux heures de pointe plus de gens qui embarquent, cela prend évidemment plus de temps, ce qui explique – comme je vous le disais – que l'on a ajouté une minute par arrêt dans les gares. Or, avec une minute en plus à chaque arrêt, on comptabilise très vite 4 à 6 minutes sur une ligne.

08.10 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, j'ai quelques observations à formuler. D'abord, j'ai également entendu à la télévision, votre collègue se vanter de l'augmentation du nombre d'usagers du train. Soyons modestes, lorsque l'on voit la croissance du nombre de voyageurs auto sur la même période, l'augmentation des voyageurs en train n'est malheureusement pas du tout proportionnelle. Et à ce sujet, vous n'avez pas aidé à essayer de transporter de l'un vers l'autre.

08.11 Isabelle Durant, ministre: Inverser la tendance n'est pas facile.

08.12 Jean-Pierre Grafé (cdH): Ensuite, je suppose que même en 1932 ou en 1995, il y avait aussi des minutes d'arrêt dans les gares pour permettre de charger et décharger les voyageurs. Ce phénomène "minute-tampon", comme vous l'appellez, n'est pas nouveau; les trains ont toujours dû s'arrêter, même en 1932, pour permettre de charger et de décharger les gens.

Par ailleurs, je constate qu'en dix ans, le progrès consiste à allonger la durée des trajets. Vous n'avez d'ailleurs pas répondu à ma question relative au fait de savoir si dans le futur contrat de gestion – s'il vient à naître encore avant les élections – vous avez prévu quelque obligation en ce qui concerne non pas seulement l'exactitude des trains mais également la durée des trajets.

Enfin, certaines mauvaises langues disent – c'est la raison pour laquelle je le répercute ici pour vous entendre le démentir – que pour donner la sensation aux gens que les horaires, c'est-à-dire la durée des trajets, sont respectés, vous avez tout simplement eu l'idée géniale d'allonger le temps prévu des trajets. Vous pouvez ainsi dire d'une façon triomphante "les trains arrivent à l'heure". C'est facile, ce n'est pas en faisant un effort pour accélérer la vitesse, mais en prolongeant artificiellement la durée du trajet par des arrêts fictifs – dans les gares on a prévu des arrêts parfois beaucoup trop longs – pour permettre de justifier par la suite que le train est arrivé à l'heure. C'est une politique qui me paraît vraiment peu progressiste que de dire "je respecte les horaires des trains, fixés dans les annuaires mais je prolonge leur durée pour être sûr qu'ils arriveront à l'heure". Ce n'est pas cela que les utilisateurs souhaitent et ce n'est pas cela qui fera augmenter considérablement le nombre de voyageurs.

08.13 Isabelle Durant, ministre: D'abord, pour répondre sur ce point, et comme je le disais, il ne faut jamais écouter les mauvaises langues. Ensuite, vous me donnez un pouvoir que je n'ai absolument

08.10 Jean-Pierre Grafé (cdH): Het aantal treinreizigers is veel minder sterk gestegen dan het aantal mensen dat zich met de wagen verplaatst.

08.12 Jean-Pierre Grafé (cdH): De stoptijden en de bufferminuten bestaan al geruime tijd en verklaren niet dat de treinen langer doen over hetzelfde traject. Wat staat er daarover in de nieuwe beheersovereenkomst? En over boetes in geval van vertraging?

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

pas. Le (ou la) ministre n'a nullement le pouvoir de décider ...

08.14 Jean-Pierre Grafé (cdH): Non, mais dans le cahier des charges...

08.15 Isabelle Durant, ministre: Non, non et non.

08.16 Jean-Pierre Grafé (cdH): Ne pouvez-vous pas tout de même prévoir des obligations dans votre contrat de gestion?

08.17 Isabelle Durant, ministre: Je n'ai pas le pouvoir de déterminer moi-même qu'il faut allonger le temps de parcours dans le but de faire croire que l'on est à l'heure!

08.18 Jean-Pierre Grafé (cdH): Prendriez-vous, dans votre contrat de gestion, des obligations sur ce point?

08.19 Isabelle Durant, ministre: Dans le contrat de gestion, nous veillerons à des lignes générales dans lesquelles la SNCB doit effectivement rester. En cas de retard, par exemple, on a parlé d'indemnisation des voyageurs. Mais ce n'est pas moi qui fixe – et heureusement d'ailleurs –, ce n'est pas le ministre qui fixe le temps de parcours d'un train.

08.20 Jean-Pierre Grafé (cdH): Mais le ministre peut quand même fixer les heures de départ.

08.21 Isabelle Durant, ministre: Non!

08.22 Jean-Pierre Grafé (cdH): Mais vous avez prévu certaines obligations (...).

08.23 Isabelle Durant, ministre: En ce qui concerne les fréquences, on peut effectivement prévoir des obligations pour les dessertes IC, IR, les trains P, etc. Mais on ne peut nullement déterminer les heures de départ et d'arrivée.

08.24 Jean-Pierre Grafé (cdH): Peut-on prévoir des pénalisations en cas de retard?

08.25 Isabelle Durant, ministre: C'est là toute la question du dédommagement du voyageur en retard et de la liaison à la dotation ou aux modalités de dotation liée à la moyenne des retards.

08.26 Jean-Pierre Grafé (cdH): Comment pourrait-on prévoir des pénalisations pour retard si on laisse faire n'importe quoi à la SNCB en matière de fixation de la durée des trajets? Dans ce cas, il ne sera plus question de retard puisque même si le train met 10 minutes de plus, on est encore certain d'arriver à l'heure. Si telle est votre politique, elle est très novatrice.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

09.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, les initiales IFB signifient Inter-Ferryboat. Madame la ministre, dans le rapport annuel 2001 de la SNCB, je lis explicitement que la société Acimar est une filiale comprise dans la consolidation par intégration globale. Or, cette société vient précisément de déposer son bilan et fait actuellement l'objet d'un redressement judiciaire pour une période de quatre mois, ce depuis le 10 décembre 2002.

Dans le cadre de cette situation, Mme la ministre pourrait-elle répondre aux questions suivantes:

- L'achat de la société Acimar cadrait-il avec les objectifs stratégiques d'Inter-Ferryboat et de la SNCB? Sur quelle base, l'analyse financière avait-elle motivé l'achat de la société Acimar actuellement en dépôt de bilan?
- Quelle est votre appréciation de la situation financière actuelle de Acimar?
- Quelle est votre appréciation de l'incidence financière de l'opération Acimar pour Inter-Ferryboat, d'une part, et pour la SNCB, d'autre part?
- Comment la SNCB, par l'entremise de son administrateur délégué, a-t-elle défendu le point de vue des actionnaires lors de l'assemblée générale, qui devait se tenir le 24 décembre dernier?
- Qu'en est-il de la situation financière des autres sociétés françaises, en l'occurrence Nord France Terminal International et Dry Port Dunkerque?

Voici les différentes questions que m'inspire le rapport annuel 2001 de la SNCB, qui mentionnait explicitement la société Acimar comme filiale de la SNCB - IFB.

09.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, en effet, Acimar a déposé son bilan. La question portant sur mon appréciation de la situation financière future d'Acimar devient ainsi sans objet.

Acimar a été créée en janvier 2001 et avait pour objet social la manutention de produits sidérurgiques semi-finis pour le compte d'Arcelor, sur un terminal maritime à Dunkerque et selon un contrat passé entre Arcelor et Acimar.

La liquidation d'Acimar est principalement due à deux faits: tout d'abord, un contrat passé avec Arcelor, qui était très défavorable pour Acimar. En l'occurrence, dans ce contrat, les tarifs de manutention étaient trop bas par rapport aux tarifs du manutentionnaire précédent et aux autres terminaux sidérurgiques. Autre élément défavorable dans ce contrat: il n'y avait pas de clause de garantie en ce qui concerne les quantités à manutentionner. Les risques se situaient essentiellement au niveau d'Acimar en cas de problèmes dus à des paramètres non maîtrisables, comme par exemple, le mauvais temps. En définitive, c'est donc lui qui payait les frais. Enfin, la productivité résultant de certains problèmes techniques et d'un climat social difficile a également précipité la liquidation d'Acimar.

En ce qui concerne NFTI, opérateur unifié, il présente, quant à lui,

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

Op welke financiële analyse stelde deze overname?

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

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

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

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

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

des résultats déficitaires et plusieurs solutions sont actuellement étudiées par la direction fret de la SNCB pour améliorer sa rentabilité en tentant de répondre mieux aux causes de l'absence de rentabilité, à savoir une structure de prix inadaptée et des investissements trop ambitieux par rapport au trafic généré.

La société initiale NFTI a quant à elle été transformée en Dry Port Dunkerque en mai 2001, reliant le terminal maritime au réseau ferroviaire. Il appartient à 90% à IFB et à 10% à CNC. Le plan d'entreprise 2003 présente un résultat très légèrement positif.

Sur la question de l'adéquation à la stratégie de la SNCB, vous savez que la SNCB a agi sous le principe d'autonomie pour ce qui concerne les secteurs non dits de service public - dans le giron commercial de la SNCB. Vous savez également quelles ont pu être les dérives en la matière, que je n'ai pas manqué de relater, malgré vos remarques sur le sujet. Je pense effectivement que, dans le passé, de mauvais choix ont été faits dans le cadre de l'autonomie commerciale.

Le management actuel a pris conscience de la situation financière de l'entreprise et des priorités à fixer, en l'occurrence un recentrage sur les activités ferroviaires.

Il est clair que des solutions d'amélioration de la rentabilité de l'ensemble des filiales de la SNCB sont également recherchées par la SNCB. Celles-ci sont envisagées dans une optique première de rationalisation des activités - et des pertes, hélas! - de la SNCB. Des solutions de retrait dans certaines activités sont également recherchées. Par ailleurs, un plan stratégique global pour le secteur fret est en préparation et est attendu pour fin mars. Je fais le vœu qu'il soit réaliste et qu'il marque de nouvelles orientations pour l'entreprise, non seulement sur le positionnement en matière d'intermodalité et de logistique, mais également pour venir en soutien à l'activité ferroviaire principale.

09.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Je constate malheureusement que cette énième découverte d'erreur d'appréciation et de dysfonctionnement ...

09.04 Isabelle Durant, ministre: ... de l'entreprise...

09.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): ... Vous avez un commissaire du gouvernement qui vous représente. Cette énième découverte d'erreur d'appréciation et de dysfonctionnement ne fait que confirmer le manque total de transparence dans la nébuleuse SNCB, nonobstant le fait que les montants en jeu sont considérables. Il faut savoir que les apports financiers complémentaires qui s'avéreront indispensables seront à nouveau à charge des contribuables belges, faute d'avoir, dans le chef du ministre et de son représentant au conseil d'administration, pris les mesures et les précautions indispensables.

09.06 Isabelle Durant, ministre: Vous avez eu le commissaire pendant longtemps.

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

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

09.06 Minister Isabelle Durant: Ik wijs u erop dat u meer tijd met de gewezen commissaris heeft

doorgebracht dan ik!

09.07 Jean-Pierre Grafé (cdH): Vous semblez oublier que vous êtes en charge depuis près de quatre ans. Il est toujours aisé de parler des prédécesseurs. Qu'avez-vous fait depuis?

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

09.08 Isabelle Durant, ministre: Je suis désolée mais ces choix ne datent pas de six mois ou un an!

09.08 Minister **Isabelle Durant**: Die problemen en die beslissingen zijn niet nieuw en dat weet u goed genoeg!

09.09 Jean-Pierre Grafé (cdH): Non, mais vous avez laissé faire une série de choses.

09.10 Isabelle Durant, ministre: Oui, dans le cadre de l'autonomie d'entreprise. Nous avons dû changer la loi.

09.11 Jean-Pierre Grafé (cdH): A quoi sert votre commissaire que vous payez bien cher?

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

09.12 Isabelle Durant, ministre: Il ne siège pas à l'IFB!

09.13 Jean-Pierre Grafé (cdH): Il siège à la maison-mère qui est une filiale.

09.14 Isabelle Durant, ministre: Nous avons dû changer le patron de la filiale pour sortir du guépier dans lequel il l'avait mise.

09.14 Minister **Isabelle Durant**: Daar wringt het schoentje niet. Eerst moest het filiaal een nieuwe baas krijgen en uit het slop worden gehaald.

09.15 Jean-Pierre Grafé (cdH): Depuis quand faites-vous partie d'un conseil d'administration sans vous occuper des investissements de la filiale que vous possédez à 100%?

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

10.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, op 15 december is de NMBS met een nieuwe treindienst gestart zoals u weet. Bij die gelegenheid zijn er – en ik ben daar blij om – meer stopplaatsen in gebruik genomen of zullen er meer bediend worden tijdens het weekeinde. Wat mij daarbij bijzonder opgevallen is, is dat het gaat om acht stopplaatsen in Wallonië en één stopplaats in Vlaanderen, des te meer wanneer ik naga om hoeveel reizigers het hier gaat. Men kan daar een aantal vergelijkingen bij maken. In Wallonië gaat het vooral over stopplaatsen die tijdens de week niet erg frequent gebruikt worden. De kleinste opstapplaats, met name Leignon, telt slechts 29 reizigers per dag en de plaats met het hoogste aantal opstappers, Maffle, telt 96 opstappende reizigers. In Vlaanderen daarentegen tel ik nog 18 stopplaatsen die gesloten

10.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 15 décembre 2002, la SNCB a mis en place de nouveaux horaires. Dans le cadre de ces nouveaux horaires, huit points d'arrêt en Wallonie et un en Flandre sont également desservis durant le week-end. En Wallonie, il s'agit de points d'arrêt qui ne sont pas utilisés fréquemment en semaine. En Flandre par contre, 18 points d'arrêt fréquemment utilisés restent toutefois fermés

blijven tijdens het weekeinde. Ik had het daarstraks al even over Alken in mijn provincie waar er 312 opstappers zijn per werkdag. In Huizingen zijn het er 300, in Wespelaar-Tildonk 268, in Boom 253 en in Beersel 222.

Ik had dus graag van de minister eens gehoord welke principiële criteria de NMBS hanteert voor het gesloten houden van stopplaatsen tijdens het weekeinde. Welke elementen hebben er meegespeeld om per 15 december acht stopplaatsen in Wallonië en een in Vlaanderen, met name Wezemaal, ook tijdens het weekeinde te bedienen?

Waarom bedient de NMBS een aantal stopplaatsen, zoals Alken dat ik daarnet heb genoemd en de andere 17, waaronder Baasrode-Zuid, Balegem-Zuid, Beersel en Boom, niet tijdens het weekeinde? Wanneer wil de NMBS die stopplaatsen ook tijdens het weekeinde openen? Ik zou hierop graag, indien mogelijk, een antwoord per stopplaats krijgen.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, sluitingen van stopplaatsen behoren gelukkig tot het verleden. De laatste sluitingen van stopplaatsen tijdens het weekend dateren van mei 1994. Ik heb besloten om die klantvriendelijke tendens om te keren. Wij sluiten geen stations meer. Integendeel, de heropening van stations past in de nieuwe logica van de huidige regering ter bevordering van het spoor. Ik wil hierbij wel aankondigen dat de NMBS op korte termijn in een bediening tijdens het weekend voor de stopplaatsen Wespelaar-Tildonk en Wijgmaal voorziet.

Om verder op uw vraag in te gaan, een werkgroep heeft het transportplan reizigers aangepast met het oog op een heropening van stopplaatsen tijdens het weekend. Die voorstellen werden goedgekeurd door de raad van bestuur. Hij baseerde zich hierbij op een aantal criteria. Ten eerste zijn er de commerciële criteria. De weekendbediening moest een aantoonbaar potentieel opleveren en mocht de commerciële snelheid niet in het gedrang brengen. Ten tweede waren er technische criteria, de beheerscriteria en de financiële criteria. De weekendbediening mocht geen nadelige invloed hebben op de herbenutting van het materieel, de prestaties van het personeel, de aansluitingen enzovoort. Er werd echter een uitzondering gemaakt op deze beslissingscriteria voor de stopplaatsen van de lijn 162 waar de huidige dienstverlening allesbehalve aantrekkelijk was. Ik raad u aan om even op die lijn te reizen. Daar deed zich een voor België uitzonderlijke situatie voor, want op die lijn reed er slechts één trein om de vier uur.

In een dergelijke situatie kan het potentieel natuurlijk niet worden gemeten op basis van tellingen.

Een weekendbediening in de geselecteerde stopplaatsen werd expliciet gevraagd voor deze lijn door het raadgevende comité van de gebruikers. De nieuwe dienst verdubbelt bijna het aantal lokale, bediende stopplaatsen. Dit proefproject wordt na twee jaar geëvalueerd.

De redenen waarom de stopplaatsen waarnaar u refereert tot nu toe niet worden bediend tijdens het weekend worden samengevat in een tabel. Ik zal u deze tabel geven. Op deze tabel vindt u volgende

pendant le week-end.

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

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

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

informatie terug: alle stopplaatsen, de huidige bediening, de technische en commerciële beperkingen, de potentiële voorzieningen en de voorzieningen op korte termijn.

Onder de kolom technische beperkingen worden eveneens die gevallen gerekend waarbij de commerciële snelheid van bepaalde verbindingen te sterk zou dalen door de bediening van de stopplaatsen of waarbij aansluitingen in het gedrang kwamen. Dit verwijst eigenlijk naar de vraag van de heer Grafé. Het aantal stopplaatsen is ook een manier om de snelheid van de trein en de rit te verminderen. Er moet altijd een evenwicht zijn tussen het aantal stopplaatsen en de duur.

10.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik ben blij dat er sinds 1994 geen bijkomende sluitingen meer gebeuren en dat er gewerkt wordt aan de heropening van of de bediening tijdens het weekend in een aantal stations. Als ik de criteria hoor die werden gehanteerd voor de eerste beslissing dan lijkt deze beslissing toch moeilijk te begrijpen. U hebt het over commerciële criteria die te maken hebben met het potentieel en de snelheid van de lijn en hoe men het een met het ander in relatie brengt. Ik weet dat het aantal opstappende reizigers tijdens de week niet alleen bepalend is voor het potentieel dat men in het weekend kan verkrijgen maar het is alleszins richtinggevend.

Ik weet niet waar de lijn 162 loopt maar ik neem aan dat ze in Wallonië...

10.04 Minister Isabelle Durant: Het eerste deel gaat van Brussel naar Namen en het tweede deel van Namen naar Luxemburg. Het is een heel mooie regio, beautiful.

10.05 Frieda Brepoels (VU&ID): In Limburg is het ook heel mooi als u daar tijdens het weekend kunt...

10.06 Minister Isabelle Durant: Het gaat om een trein om de vier uur.

10.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik denk dat er nog zo'n lijnen te bedenken zijn en zeker voor het weekend.

Ten slotte, mevrouw de minister, ik zie de tabel die u hebt meegegeven. U hebt het gehad over de twee bijkomende stopplaatsen waarin op korte termijn is voorzien en andere waarvoor het potentieel volgens de NMBS onvoldoende is. Die eerste tabel waarin men het heeft over geen weekendbediening begrijp ik niet goed. Daarover gaat het toch precies. Ik weet niet over welke criteria men het heeft in de eerste kolom. U hebt het gehad over technische en commerciële beperkingen, over het potentieel, over twee lijnen die gepland zijn op korte termijn maar in de eerste kolom staan er 8 maar er staat geen weekendbediening op de lijn.

10.08 Minister Isabelle Durant: Dat wil zeggen dat tot nu toe geen...

10.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Alken heeft ook geen weekendbediening.

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

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

10.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Cette ligne n'est pas la seule à souffrir d'une si faible fréquence des trains. Il y en a d'autres, au Limbourg notamment. Par ailleurs, la première colonne du tableau n'est pas claire et prête à confusion.

10.10 Isabelle Durant, ministre: Het kruisje zou op al de lijnen moeten staan.

10.11 Frieda Brepoels (VU&ID): Dat denk ik wel ja. Ik denk dat daar overal een kruisje zou moeten staan.

10.12 Minister Isabelle Durant: Ik kan dat vragen aan de NMBS. Ik kan vragen waarom dit enkel geldt voor Beersel, Boom, Hemiksem, enzovoort en niet voor alle stations.

10.12 Isabelle Durant, ministre: Je demanderai à la SNCB des précisions sur le tableau.

10.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Het zou iets met personeel te maken kunnen hebben maar dat is dan een ander aspect.

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

Ik zou aan de minister willen vragen of men de werkgroep, die deze voorstellen heeft uitgewerkt, eens opnieuw zou willen samenroepen om op basis van die criteria een aantal bijkomende stopplaatsen in Vlaanderen te openen als daarvoor een vraag bestaat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

11.01 Ludwig Vandenhove (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb inderdaad een korte vraag. De stations Bilzen, Hasselt en Sint-Truiden zijn ondertussen erkend als B-dagtripstations, met verhuur van fietsen. Dat wil dus zeggen dat mensen die daar eindigen met de trein, er ook een fiets kunnen huren. Ik weet dat dit ook al op een aantal andere plaatsen in Vlaanderen gebeurt, soms met succes, soms met minder succes. Is het niet mogelijk om tot een bepaalde synergie te komen in toeristische gebieden in Vlaanderen en in België uiteraard, waar ook veel gefietst wordt, zodat niet alleen mensen die er met de trein toekomen, maar ook anderen er een fiets zouden kunnen huren? Misschien is uw antwoord dat dit niet de core business van de NMBS is. Ik geef dat toe. De core business van de NMBS is ervoor te zorgen dat er veel treinen goed rijden en op tijd toekomen. Toch ben ik ervan overtuigd dat het een enorme synergie zou kunnen teweegbrengen mochten de plaatsen die de NMBS nu heeft worden gecoördineerd met de plaatsen die nu heel wat steden en gemeenten hebben als toeristische diensten en andere locaties waar die fietsen verhuurd zouden worden.

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

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

Waar ik het daarnet over had, was een proefproject. Zal in de toekomst een zekere evaluatie volgen? Is in die evaluatie eventueel ook voorzien dat men zou kunnen komen tot een echt structurele samenwerking, zodat uiteindelijk de persoon die een fiets wenst te huren, ook bij de NMBS terecht zou kunnen? Het is perfect mogelijk daaromtrent de nodige afspraken te maken: op de ene plaats zou het de NMBS kunnen zijn, op de andere plaats zou het de gemeente of de toeristische dienst kunnen zijn. Ook de NMBS zou het ten goede komen, maar vooral degene die een fiets wil huren zou er wel bij varen.

11.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS baat in het kader van de formule B-dagtrip de formule trein plus huurfiets uit. Het betreft een all inclusieve formule, dat wil zeggen een heen- en terugreis in tweede klasse en de huur van een fiets voor een volledige dag. Daarnaast biedt de NMBS als bijkomende service de mogelijkheid om enkel een NMBS-fiets te huren voor een volledige of halve dag aan personen die niet met de trein wensen te reizen. Vanaf volgend seizoen start in de provincie Limburg bovendien een nieuw project. De provincie Limburg stelt in de stations Hasselt, Tongeren, Sint-Truiden, Genk en Bilzen vijftien fietsen ter beschikking voor klanten die per trein naar het station reizen. De provincie staat ook in voor de reservering en het onderhoud van de fietsen. De NMBS is verantwoordelijk voor de verkoop van all in-biljetten, dus trein plus huurfiets van de provincie.

Het spreekt voor zichzelf dat de NMBS als spoorvervoerder niet instaat voor enkel het verhuren van fietsen die toebehoren aan de provincie. Zoals u zegt, is dat niet de core business van de NMBS. Het is de bedoeling met dit partnership tegelijkertijd zowel de fiets als de trein te promoten. Ik denk dat een partnership de beste manier is. Iedereen doet zijn taak, met een gemeenschappelijk doel. De provincie Limburg stelt tenslotte via haar tien fietsinrijpunten fietsen ter beschikking van personen die met andere vervoersmodi de provincie toeristisch willen verkennen. De fietsinrijpunten zijn centrale vertrekplaatsen op het Limburgs fietsroutenetwerk en bieden ook de nodige service als douche, info, ruime parking enzovoort. Er wordt in voorzien in Sint-Truiden, Hasselt, Bokrijk en Tongeren. Ik denk dat de ervaring die wordt opgedaan goed moet worden geëvalueerd. Het is een goede manier van werken tussen de verschillende actoren met hun verschillende specialiteit en deze verdient echt onze steun. Het project geldt natuurlijk voor toeristische activiteiten en misschien niet of niet voldoende voor dagelijkse activiteiten, maar misschien kunnen we op basis van dergelijk initiatief hetzelfde partnerschap ontwikkelen in het kader van de dagelijkse verplaatsingen. Ik wil dat steunen.

11.03 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik weet dat het van start zal gaan in Limburg. Werd er al een tijdstip voor een evaluatie vastgelegd? Hoe lang loopt de periode? Over één, twee of drie jaar? Op welk ogenblik zal er een evaluatie gebeuren, uiteraard wat u betreft vanuit de NMBS?

11.04 Minister **Isabelle Durant**: Ik kan u geen precieze datum geven voor de evaluatie. De periode die echter noodzakelijk is om een

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

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

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

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

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

11.04 **Isabelle Durant**, ministre: Elle doit porter sur une année au

echte evaluatie te kunnen maken, bedraagt minstens één jaar. Het is natuurlijk moeilijk te evalueren, men moet een beetje kunnen vergelijken. Ik wil echter nagaan welke termijn is voorzien voor de evaluatie om op een goed moment lessen te kunnen trekken voor de volgende periode.

minimum. Je ne saurais avancer une date précise à l'heure qu'il est, mais je vais m'informer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

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

12 **Questions jointes de**

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

De **voorzitter**: Dames en heren, op uitdrukkelijk verzoek van collega Lode Vanoost deel ik u mede dat zijn fractie zich de vorige keer verzet heeft tegen hoorzittingen met betrekking tot de kosten-batenanalyse van de nachtvluchten en niet, zoals sommige onverlaten hadden durven schrijven, tegen hoorzittingen met betrekking tot de nachtvluchten.

12.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik heb dat gevraagd om bevestiging te krijgen van het feit dat de principiële beslissing omtrent het houden van hoorzittingen over de nachtvluchten eigenlijk al in december was genomen.

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

De **voorzitter**: Collega's, wij gaan hier geen dispuut voeren...

12.02 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Zoals u zelf zegt heeft MR op een bepaald moment een voorstel gedaan tot hoorzittingen met specialisten die aan multicriteria-onderzoek doen. Daartegen heb ik mij verzet. U hebt echter duidelijk een stemming gevraagd over het voorstel van MR. Is dat juist of niet?

De **voorzitter**: Dat klopt.

12.03 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Daartegen heb ik mij verzet, maar achteraf is daaraan een andere interpretatie gegeven

die volgens mij niet de juiste is. Integendeel. Ik heb mij nooit verzet tegen hoorzittingen met burgemeesters of met organisaties. Ik heb mij wel degelijk verzet tegen hoorzittingen met specialisten over de kosten-batenanalyse omdat ik in dat kader vond dat het een manoeuvre van MR was om de zaken op de lange baan te schuiven. Dat heeft niets te maken met de hoorzittingen over de nachtvluchten. Ik kan begrijpen dat de oppositie het zo interpreteert, maar het weze genoteerd dat ik mij nooit heb verzet tegen hoorzittingen over de nachtvluchten.

De **voorzitter**: De hoorzittingen zullen plaatsvinden op uitdrukkelijk verzoek van MR en met de steun van een "alternatieve meerderheid".

Mevrouw Coenen laat mij weten dat zij contact heeft opgenomen met een aantal studiebureaus maar dat ze nog geen antwoord heeft ontvangen.

Om de zaak niet te lang te laten aanslepen, maar toch iedereen de kans te geven om voorstellen te formuleren, stel ik voor om vrijdag de lijst af te sluiten. Is iedereen het daarmee eens?

12.04 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, ik herhaal, ik maak een onderscheid tussen het ene en het andere. U hebt het nu over hoorzittingen met organisaties en burgemeesters, en dergelijke meer. Of hebt u het ook over specialisten?

(...)

U zou dat allemaal samen doen? Voor mij is dat prima. Zoals ik zeg, tegen het ene had ik mij verzet, tegen het andere niet.

De **voorzitter**: Alle aanwezigen zijn dus op de hoogte.

12.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mag ik daaruit concluderen dat het punt dat als eerste geagendeerd staat voor de eerstkomende commissievergadering, met name het debat over die resolutie, wordt uitgesteld?

De **voorzitter**: Neen, wij kunnen daaraan doorwerken, maar wij zullen het niet afwerken.

12.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Als er toch hoorzittingen komen over dat onderdeel, lijkt het mij logisch dat die bespreking wordt uitgesteld.

De **voorzitter**: Als u het zelf voorstelt, verzet ik mij daar niet tegen.

12.07 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, op gevaar af van door de oppositie te worden beschuldigd aan te sturen op uitstel, wijs ik erop dat de laatste week van januari de debatten worden gehouden over het eindrapport van de Sabena-commissie. Mag ik vragen dat de hoorzittingen niet op dat tijdstip zouden worden gehouden?

De **voorzitter**: Ik denk dat dit logisch is en dat niemand zich daartegen zal verzetten.

12.08 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik weet niet de hoeveelste vraag dit intussen reeds is over de problematiek rond de luchthaven in Zaventem. Ik weet alleszins dat het niet de laatste vraag zal zijn aangezien de

12.08 Frieda Brepoels (VU&ID): Le gouvernement continue de discuter de chiffres et de définitions sans entreprendre

verschillende regeringen die hiervoor bevoegd zijn de problematiek op de lange baan trachten te schuiven.

Mevrouw de minister, wij hebben u vorige donderdag in de plenaire vergadering proberen te ondervragen, maar aangezien u boven de Noordzee hing – wij hebben daarvan alleen de foto's in de pers gezien – heeft uw collega Tavernier in uw plaats geantwoord. Wij hebben vastgesteld dat deze regering blijft discussiëren over cijfers, metingen en definities, maar niets doet aan de problemen die de mensen dagelijks ervaren. Ze zijn vooral een gevolg van de invoering van de concentratie van de nachtvluchten maar ook deels van de dagvluchten sinds eind oktober 2002. Daarom had ik graag meer specifiek twee problemen benaderd.

Ten eerste, ik had u vorige week willen vragen naar uw mening over de definitie van hinder. Toen ik uw collega Tavernier hierover ondervroeg in het kader van de gevolgen voor de volksgezondheid, verklaarde hij zich bereid om tot een nieuwe definitie van hinder te komen. Iedereen en alle specialisten zijn er immers van overtuigd dat de problematiek van de frequentie van vliegbewegingen zeer belangrijk is om tot die definitie te komen. Hij had er bovendien aan toegevoegd dat dit door de Wereldgezondheidsorganisatie in aanmerking is genomen als een van de vijf criteria.

Uit uw antwoord, dat de heer Tavernier heeft voorgelezen, blijkt dat u daar blijft omheen draaien. U zegt dat dit gegeven ook is opgenomen in de weergave van de LAeq-geluidsbelasting, maar geeft het aspect als zodanig niet toe. Nochtans werd er op het overlegcomité van 29 november opdracht gegeven aan een adviescommissie die vorige week vrijdag zou samenkomen - zo blijkt uit uw antwoord - om een aantal meetgegevens te bespreken. Die commissie moest ook tot een nieuwe definitie van geluidshinder komen, op basis waarvan eventueel nieuwe vliegroutes zouden kunnen worden vastgelegd. Graag vernam ik dus wat vrijdag werd besproken, want ik meen te hebben begrepen dat de conclusies van die adviescommissie opnieuw aan het overlegcomité moeten worden voorgelegd. Ik vind dit enorm bureaucratisch om een probleem op te lossen dat nu al meer dan 2,5 maanden duurt. Wat werd er nu beslist? Wat werd er voorgesteld? Wanneer komt het overlegcomité daarrond samen?

Ten tweede, de discussie rond de cijfers van de nachtelijke vertrekken begint merkwaardige vormen aan te nemen. U zegt in uw antwoord dat de actiegroep Daedalus een aantal cijfers publiceert waarvan u en Belgacontrol absoluut niet weten hoe zij eraan zijn geraakt. Ik heb de mensen daarover dit weekend ondervraagd. U hebt de stukken naar aanleiding van de verschillende interpellaties en vragen in stukken en brokken aan het Parlement meegedeeld.

Tussen haakjes, mevrouw de minister, wij beschikken nog altijd niet over het geheel van plannen, kaarten en tabellen die terzake voorhanden zijn. Eigenlijk baseert de werkgroep Daedalus zich telkens op de antwoorden die u in de Kamer geeft. Het verwondert mij ook dat u – en uw collega Tavernier was zo goed om mij afgelopen donderdag een kopie te geven van wat u hem had meegegeven – blijkbaar een streep door de tekst getrokken hebt. Blijkbaar had u de bedoeling ter gelegenheid van die vraag de tabellen en de kaart van BIAC, in samenwerking met Belgacontrol, en al het erbij opgenomen cijfermateriaal, ter beschikking te stellen.

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

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

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

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

In uw tekst stond: "Ik zal u die nu overmaken." Maar dat is doorstreept. Ik heb die gegevens ook niet gekregen, donderdag. Ik hoop dus dat u...

Intussen worden wij blijkbaar op onze wenken bediend. Ik zal daar zeker bij een volgende vraag op terugkomen.

Mijnheer de voorzitter, om af te sluiten, het is duidelijk dat de cijfers die de minister bij de opeenvolgende vragen in de Kamer naar voren heeft gebracht, ook door Daedalus heel correct worden weergegeven. Maar wat blijkt? In de cijfers die zij afgelopen donderdag aan de heer Tavernier heeft meegegeven ontbreekt plots een tiental vluchten per nacht.

Dat is toch wel heel vreemd, mevrouw de minister, wanneer u zegt dat u uit die cijfers besluit dat er geen bijkomende hinder is. Op 2 december 2002 gaf u aan dat er 11,41 vluchten per nacht vertrokken vanaf baan 25R boven de Noordrand. Uit de cijfers van Belgocontrol – die u toch ook moet hebben, die cirkeldiagrammen met het aantal vluchten per maand – blijkt dat in de volgende periode, mei-augustus 2002, er 26,11 nachtvluchten waren. In de cijfers die u hebt meegegeven hebt u het over 16,22 vluchten. Ineens zijn er dus 10 vluchten verdwenen. Maar al die cijfers komen toch van u of van uw diensten. Ik had dus graag dat u daar eens duidelijkheid over verschaft. Ik hoop dat wij die cijfers in de stukken die wij net ter beschikking gekregen hebben zullen kunnen checken, indien niet vandaag, dan waarschijnlijk ter gelegenheid van een volgende vraagstelling.

12.09 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, ook ik heb moeten vaststellen dat u vorige donderdag liever een helikoptervlucht boven de gestrande Vicky maakte – hoewel dat volgens de foto's die ik gezien heb blijkbaar niet echt meegevallen is – dan...

12.10 Minister Isabelle Durant: (...)

12.11 Hans Bonte (SP.A): Absoluut. Ik denk dat die helikoptervlucht er inderdaad voor iets tussen zit. In elk geval wil ik de algemene politieke vraag herhalen die ik vorige donderdag heb proberen te stellen. Ik vertrek vanuit de vaststelling dat van het luchthavenakkoord – waarvan u weet dat wij het altijd verdedigd hebben en dat tot in de puntjes uitgevoerd werd – niet zoveel meer overblijft, zeker niet de elementen die voor de Noordrand belangrijk zijn.

Ik heb drie zware inbreuken geformuleerd. Ik herhaal ze nog eens. Ten eerste, is er elke nacht de inbreuk op de bestaande lawaainormen, die niet gerespecteerd worden: gisteren niet, eergisteren niet, vandaag niet. Ten tweede, is er de inbreuk op de Vlaamse lawaainormen die wij volgens het akkoord konden verwachten voor het einde van 2002. Die kwestie is vandaag nog steeds niet geregeld. Ten derde, is er de meest fundamentele inbreuk die belangrijk is voor de Noordrand, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van luchtverkeer, te weten dat er geen enkele vooruitgang geboekt wordt inzake de spoorontsluiting van de nationale luchthaven ten gevolge van het uitblijven van de beslissing van de Brusselse regering inzake de bouw van de tweede HST-

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

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

terminal in Schaarbeek. In het akkoord was gebetonneerd dat dit moest gebeuren voor eind 2002. Die terminal is er vandaag nog niet hoewel hij wellicht het meest fundamentele alternatief is voor het luchtverkeer op korte afstand.

Ik had daaraan de volgende algemene politieke vraag gekoppeld, mevrouw de minister. Uw vervangend collega, de heer Tavernier, is daar niet echt op ingegaan. Hoe zit het nu met dat luchthavenakkoord, goed wetende dat er inderdaad forse inbreuken zijn op die fundamentele engagementen? Welk lot is dat luchthavenakkoord nog beschoren? Bestaat dat nog? Wat moeten we daarvan verwachten?

In tweede orde, mevrouw de minister, had ik graag meer precieze informatie gekregen over het geplande overleg met de andere regeringen. Wanneer vindt dit plaats en met welke agenda? Wanneer kunnen wij daaruit conclusies verwachten?

Dit ter inleiding, een algemene politieke vraag. Hoe zit het nu met het luchthavenakkoord? Bestaat het nog, maar ik moet wel vaststellen dat het in de praktijk niet werkt. Welk lot zal dit akkoord beschoren zijn?

Ik wil eraan toevoegen, mevrouw de minister, dat het uitblijven van politieke duidelijkheid in dat dossier natuurlijk weer allerlei pleidooien wakker maakt. Ik betreur dat opnieuw de discussie wordt gevoerd, waarvan de duizenden werknemers op de luchthaven, in de nachtreghimes, wellicht opnieuw het slachtoffer dreigen te worden.

Ik had ook een bijkomende vraag, mevrouw de minister, die ik u schriftelijk heb doorgestuurd, namelijk over de werking van de ombudsdienst. Daar staat zeer precies geformuleerd wat de opdracht van de ombudsdienst is, onder meer het verzamelen van het vluchtschema's, klachten en meetresultaten. Mijn vraag daaromtrent is bijzonder eenvoudig, mevrouw de minister: in welke mate zijn de gegevens, waarvan de ombudsdienst wettelijk verplicht is om die zeer secuur bij te houden, toegankelijk voor parlementsleden, actiegroepen en lokale besturen? Het is misschien langs die weg dat wij meer objectieve informatie kunnen krijgen. Mevrouw Brepoels, maar ook anderen en ikzelf hebben in het verleden gewezen op het feit dat ook de informatieverstrekking ongelooflijk onnauwkeurig gebeurt. Dit is ook één van de elementen van de onrust en het ongenoegen, bij ons in de Noordrand.

12.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vragen sluiten aan bij hetgeen daarjuist al is gezegd.

Ten eerste, de heer Tavernier heeft een heel merkwaardig antwoord gegeven wat de cijfers betreft. Hij heeft, namens u, de actiegroepen verweten dat zij foute informatie verstrekten, maar de fout ligt volledig bij uw diensten en uw kabinet. De actiegroepen hadden het in hun open brief over 2002. De cijfers zijn gewoon overgenomen uit de cijfers die u hebt verspreid. Men heeft dus niets anders gedaan dan zich gebaseerd op documenten van u. Uw diensten hebben daarvan blijkbaar per ongeluk 2001 gemaakt, en dan gezegd: het cijfer van 2001 dat zij hier geven klopt niet, Daedalus verspreidt dus verkeerde informatie. De enige fout die is gebeurd, is een tikfout op

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

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

Selon Mme Durant, les chiffres de Daedalus ne correspondent pas à ceux de Belgocontrol. Or, sur les documents chiffrés figure même le logo de Belgocontrol ! De plus,

uw eigen kabinet. Ik stel vast dat men niet eens de moeite doet om zoiets op een behoorlijke manier na te checken.

Ten tweede, u komt aanzetten met de bewering van Belgocontrol dat de cijfers die Daedalus verspreidt, en die ik u dus had meegedeeld, niet correct zouden zijn, dat die nooit op officiële wijze door Belgocontrol aan de buitenwereld zijn medegedeeld. Juist dat is evenwel bevreemdend en ten zeerste verontrustend, want de cijfers waarop de actiegroepen zich baseren, zijn cijfers waarop Belgocontrol staat vermeld. Ik heb u de tabellen gefaxt waarop Daedalus zich baseert, om u te laten zien dat daar bovenaan wel degelijk dat fameuze vliegtuigje staat, met daaronder de naam Belgocontrol. Men baseert zich dus op officiële of officieuze documenten, die u nu blijkbaar als niet-officieel gaat bestempelen, maar in elk geval komen ze van Belgocontrol. Dit is toch allemaal zeer eigenaardig, en dan blijken daar ineens tien vluchten per nacht minder te zijn dan in de oude cijfers van Belgocontrol. Dat is heel vreemd. Ik heb daarover een paar concrete vragen. Kan de minister, voorafgaand aan de behandeling van deze vragen, aan Belgocontrol vragen wat er mis is met de tabellen die eerst werden verspreid?

Waarom verschillen de officiële cijfers van de officieuze? Waarom werd u om de tuin geleid? Wat verstaat men onder de categorie "missing" in uw cijfers? Is het onder die categorie dat men de 10 verdwenen vluchten moet catalogeren? Waarom – deze vraag werd reeds door andere leden gesteld - wordt er inzake de vluchtcijfers niet gestreefd naar een veel grotere transparantie voor iedereen, voor het Parlement maar ook voor de burgers? Dit zou kunnen via een website die toegankelijk is voor iedereen. Op dit ogenblik spreekt Belgocontrol zijn eigen cijfers tegen. Hierdoor weet niemand nog welke cijfers correct zijn.

Mevrouw de minister, ondertussen zijn er nieuwe feiten. In december-januari was er vooral een oostenwind, toch typisch voor deze maanden. Men is vooral op Kampenhout gaan vliegen. Dat kan ook omwille van andere redenen beslist geweest zijn, bijvoorbeeld om het protest te doen luwen. Ik had graag een betrouwbaar overzicht gekregen van het aantal vluchten, het baangebruik en de opstijgrichtingen vanaf 1 september 2002 tot en met januari 2003. De cijfers waarover we tot op heden beschikken hebben slechts betrekking op de periode tot en met augustus 2002.

Wat zijn de resultaten van de besprekingen met de fameuze adviescommissie die vorige vrijdag plaatsvonden? Deze zaak werd aangekondigd door minister Tavernier. Kunt u een overzicht geven van de meetgegevens van Biac, Aminoal en BIM? Welke voorstellen werden gedaan tot verbetering van de huidige vliegroutes? Werd zoals beloofd een nieuwe definitie voorgesteld? Kunt u de voorgestelde wijziging van de vliegroutes eindelijk met kaarten aantonen? Tot op heden hebben geen ernstige informatie terzake gekregen. Welke repercussies hebben deze voorstellen op de isolatiezones? Heeft het nog zin het idee van de isolatie te handhaven als men gaat uitwaaiëren? In december hebt u een informatiecampagne aangekondigd die in de maand januari zou worden gehouden. Komt die er nog? Wanneer zal ze van start gaan? Wat houdt de campagne in? Waar wordt de campagne gehouden? In welke gemeenten? Is het een huis-aan-huisfolder? Kunt u hierover duidelijkheid brengen?

dans la réponse de la ministre, dix vols de nuit ont «disparu» des statistiques. Pourquoi les chiffres officiels diffèrent-ils des chiffres officieux?

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

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

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

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

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

Ten slotte, het belangrijkste. Heel binnenkort zal er een gesprek zijn met de andere Gewesten, met de Vlaamse regering. Eerst werd de datum van 15 januari 2003 vooropgesteld. Ik heb vastgesteld dat deze datum in vraag wordt gesteld. Wanneer is het gesprek gepland? Wat zijn de concrete gevolgen als een van de Gewesten het concentratieakkoord opblaast? Waar staan we dan? Wat zult u de Gewesten voorstellen om uit de impasse te geraken?

12.13 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zal een aantal punten niet herhalen omdat ik liever de minister de tijd geef om te antwoorden. Mevrouw de minister, we zijn in een situatie beland waarin betrokken instanties mekaars gegevens betwisten zodat we door het bos de bomen niet meer zien of beter de vliegtuigen niet meer zien. We moeten uit de impasse geraken. Wat is de perceptie in de Noordrand? De mensen van de Noordrand vinden dat u de voorbije maanden bijna op eenzijdige manier een aantal maatregelen hebt genomen die tot gevolg hebben dat de lawaaihinder naar de Noordrand is verschoven. De actiegroep Daedalus heeft dat aangekondigd. Men zal dat met cijfers proberen te weerleggen. Voor de mensen die leven en werken in de Noordrand is dit een eerste vaststelling. Dit geldt niet alleen voor de nachtvluchten. Blijkbaar bent u ervan overtuigd dat eenzelfde politiek moet gelden voor de dagvluchten. Degenen die alles focussen op de nachtvluchten en een flinke brok tewerkstelling in vraag stellen, gedragen zich als uw bondgenoten. Ik blijf erbij dat men de totaliteit van de problematiek voor ogen moet houden.

Er is een luchthaven die overdag en 's nachts functioneert. Mijn vragen zijn eigenlijk zeer eenvoudig. U hebt ze op papier gekregen. Ik zal ze nog eenvoudiger maken.

Mevrouw de minister, er zal waarschijnlijk deze week wel ergens een interkabinettenwerkgroep samenkomen die een aantal dingen moet onderzoeken. Volgende week zal er, veronderstel ik, een overleg plaatsvinden.

Wat is nu uiteindelijk de fundamentele vraag, na alle discussies die er geweest zijn, na alle cijfers die men van diverse zijden naar voren gebracht heeft? Voor wie wat statistieken heeft gestudeerd, waarbij ik behoor, is het evident dat men met cijfers toch wel heel wat kan bewijzen, zelfs alles kan bewijzen en dat men ook interpretaties kan geven. Als men maar spreekt over periodes en gemiddelden, dan kan men daarmee alle kanten uit.

Ik kom tot de fundamentele vraag. Het blijft wel een gewone vraag; we zijn dus nog niet in een interpellatie. Er moet een overleg komen; wij leven in een federale staat waarbij er belangrijke bevoegdheden zijn gegeven aan de Gewesten. Ik stel nu vast dat het Brussels Gewest zegt: "Er niets bespreekbaar. Njet. Onze geluidsnormen zijn wat ze zijn. Wij willen wel de lusten van de luchthaven, maar wij willen in geen geval enige lasten". Daartegenover staat als andere gesprekspartner uiteindelijk de Vlaamse regering, die zich, denk ik, een beetje zal stellen op het standpunt dat onder meer de actiegroep van de Noordrand opneemt: "Wij willen alleen maar spreiden. Wij vragen geen exclusieve stilte. Wij willen ons deel van de last dragen".

concentration?

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

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

In welke geestesgesteldheid, politiek gezien uiteraard, gaat u de volgende week in, mevrouw de minister? Bent u bereid om datgene waar wij vandaag mee zitten, in een loyaal gesprek aan bod te laten komen? Dat gesprek moet ook gebaseerd zijn op loyaliteit en solidariteit. Hoe zult u dus zich daar als federaal minister opstellen? Ik pleit ervoor dat u zich inderdaad open opstelt en dat u als federaal minister probeert een oplossing te vinden die voor eenieder aanvaardbaar is, waarbij eenieder dus water in zijn wijn zal moeten doen. Het kan toch niet in een federale staat dat het ene Gewest de grendel erop zet, de deur dichtdoet en eigenlijk alle last op het andere Gewest legt. Tenslotte is de luchthaven een weldaad voor heel wat omwonenden. De lasten en de lusten daarin moeten dus eigenlijk gedeeld worden.

Mijn vraag is dus zeer eenvoudig: gaat u naar de - ik besef het - moeilijke onderhandelingen met een open geest als federaal minister, waarbij het uw doel moet zijn een maatschappelijk draagvlak te vinden, zowel in het Brusselse als in het Vlaams Gewest. Iedereen moet begrijpen dat men ook een aantal lasten moet dragen als men er ook de voordelen van plukt? Eigenlijk toets ik nu, los van alle cijfers, wat uw gemoedstoestand is. Hoe zult u zich als federaal minister opstellen? Zult u een ultimatum, een veto, een njet van het Brussels Gewest aanvaarden, of zult u zich als federaal minister inspannen, zodat er nog sprake kan zijn van federale loyaliteit en solidariteit in heel de moeilijke problematiek rond de luchthaven? Kortom, ik peil naar uw geestesgesteldheid, mevrouw de minister.

12.14 **Simonne Creyf** (CD&V): Mag ik mij daarbij aansluiten?

De **voorzitter**: Neen, helaas niet, mevrouw Creyf. Het zijn vragen...

12.15 **Willy Cortois** (VLD): Maar wij zijn tevreden met uw morele steun.

De **voorzitter**: Ik heb daarstraks hetzelfde geweigerd aan de heer Vanoost. Ik kan niet met twee maten en twee gewichten meten voor de meerderheid en voor de oppositie.

12.16 **Simonne Creyf** (CD&V): Tenzij u ons dat allebei toestaat.

De **voorzitter**: Neen, het Reglement is op dat vlak duidelijk.

Mevrouw de vice-eerste minister, u hebt het woord.

12.17 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, wil ik - voor ik antwoord op de vragen over onder meer de cijfers - ten aanzien van de heer Bonte en de heer Cortois antwoorden dat het akkoord natuurlijk bestaat. We hebben op 29 november beslist om sommige punten van het akkoord te activeren. Het gaat dan bijvoorbeeld over het uitstel van een deel van de concentratie. Het akkoord bestaat echter.

Ten tweede, ik ben natuurlijk niet alleen een Brusselaar. Ik ben ook een federaal minister. Ik heb altijd in dit kader gewerkt. Er was echter een rondetafelconferentie met het Vlaamse Gewest, het Brusselse Gewest en het federale niveau. Ik heb gelezen dat mijn eerste preoccupatie Schaarbeek is. Wat ik lees, heeft niets te maken met

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

J'insiste sur le fait que j'interviens dans ce débat en tant que ministre fédérale et non pas en tant

mijn preoccupaties. U weet ook dat de problemen kunnen plaatsvinden in sommige gemeenten in Brussel of in sommige gemeenten in de Noordrand of in andere delen van Vlaams-Brabant. Dit heeft echter niets te maken met een Brussels standpunt. Het heeft te maken met een beheer van de hele problematiek.

Ten derde, wat betreft het overleg kan ik u bevestigen dat dit een permanent overleg is. In het overlegcomité is op het officiële vlak niets meer beslist sinds 29 november. Ik zal antwoorden op de vraag van mevrouw Brepoels over onder meer de adviescommissie. Er is een permanent overleg tussen de verschillende betrokken institutionele niveaus: het Brusselse niveau, het Vlaamse niveau en het federale niveau. Daarnaast is er ook overleg tussen de betrokken diensten op het vlak van lawaainiveaus, enzovoort. Het akkoord bestaat dus. De beslissingen van het overlegcomité van 29 november moeten en zullen worden uitgevoerd, vooral wat nieuwe metingen betreft en wat uitstel van sommige delen van ons akkoord betreft in het kader van dit akkoord. Het overleg is een permanent overleg op basis van het algemeen belang.

Ce n'est pas une addition d'intérêts particuliers, intérêts qui sont évidemment, pour une question comme celle-là, extrêmement difficiles. J'ai également entendu les riverains du "Noordrand" de Bruxelles. Je me trouve donc au centre du problème que j'ai toujours traité en tant que ministre fédérale, bien que certains aient voulu mettre en avant que je souhaitais avant tout défendre les intérêts strictement bruxellois. Nous continuerons donc à travailler sur cette problématique.

Ik kom dan bij de precieze vragen. Ten eerste, het overlegcomité van 29 november heeft inderdaad vastgesteld dat er bij de uitvoering van het principeakkoord van juli 2002 problemen waren gerezen. Ik heb nooit iets anders gezegd. Aan de adviescommissie werd de opdracht gegeven voorstellen te formuleren die onder andere betrekking hebben op een "uitwaaiering" van de huidige routes met het oog op het bekomen van een redelijke frequentie. Zij was een eerste maal bijeengekomen voor het winterreces, maar gelet op het feit dat de weersomstandigheden begin december ongunstig waren om een correcte meting in de Noordrand te garanderen heeft zij terzake geen beslissing kunnen nemen. Gedurende één week, vanaf 4 december, waaide er een harde oostenwind. Bijgevolg kon het vertrek enkel geschieden vanaf de dwarsbaan, de 20 dus. De adviescommissie komt deze week opnieuw bijeen om de meetgegevens van BIAC, Aminoal en BIM, die de afgelopen weken werden verzameld, te bespreken.

Het is dus een permanent overleg. Vermoedelijk zullen dan ook voorstellen voor de verbetering van de huidige vliegroutes worden besproken en zal eventueel een nieuwe definitie van geluidshinder worden voorgesteld. Hoewel ik niet gekant ben tegen een verfijning van de huidige definitie van hinder moet ik er toch op wijzen dat een weergave van de geluidsbelasting in LAeq, wat een gemiddelde jaarbelasting weergeeft, op zich reeds inherent een frequentiecomponent inhoudt aangezien het gemiddelde wordt samengesteld uit achtereenvolgende piek-events boven een bepaald punt. Het mag echter niet zo zijn dat een herdefiniëring van de hinder elke aanpassing van de vliegroutes in de toekomst onmogelijk maakt. De betrokken ministers van de twee Gewesten samen met de

qu'habitant d'une commune de la Région de Bruxelles-Capitale.

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

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

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

voltallige federale regering hebben op basis van vooraf gemaakte afspraken over de definitie van geluidshinder, de te hanteren criteria en de berekeningsmodellen bepaalde beslissingen genomen.

Ten tweede, wat betreft de cijfers die door Daedalus bekend werden gemaakt, die werden gekopieerd van het intranet van Belgocontrol waarop informatie komende van de dienst Redstar ter beschikking gesteld wordt van het personeel voor intern gebruik. Deze gegevens zijn niet gevalideerd voor externe publicaties. Redstar, Redevances et Statistiques en Aéronautique, is een systeem dat in real time de gegevens van de bewegingen te Brussel-Nationaal verzamelt ten behoeve van de facturatie van de luchtvaartmaatschappijen en voor het genereren van elementaire statistieken. De records met de bewegingen worden automatisch verkregen van de computers van de operationele verkeersleidingdienst waarin alle vluchten omwille van veiligheidsaspecten behandeld en uitgevoerd worden in UTC, Coordinated Universal Time, vroeger ook GMT of Greenwich Mean Time genoemd. De opmaak van de statistieken voor het intranet van Belgocontrol is eveneens een geautomatiseerd proces waarin voor de winter- en de zomerperiode het respectievelijk verschil van één of twee uur tussen UTC en de lokale tijd dient aangepast te worden. In de statistieken die Daedalus bekendmaakte was de zomertijd niet aangepast, met als gevolg het naar achter schuiven met één uur. Dit bracht het eerste uur van de dagtrafiek bij de nachtstatistiek terwijl het eerste kalme uur van de nacht bij de dagstatistieken gerekend werd.

Dat is een beetje technisch maar het is belangrijk om te begrijpen dat deze cijfers daarom niet vals zijn maar wel niet-gevalideerd. Ik verklaar waarom. Het is geen kwestie van Cap Gemini. Het gaat erom te weten wat de cijfers zijn voor de dag en de nacht en wat de dag en de nacht is.

De categorie Missing moet gelezen worden als Missing SID. Dit zijn de vluchten die worden uitgevoerd zonder dat een specifiek SID moet worden gevolgd wat meestal het geval is bij VFR-vluchten: helikopters, speciale vluchten, enzovoort. Deze cijfers worden later manueel verwerkt en bij de reeds bestaande getallen gerekend. In de cijfers die ik u enkele weken geleden heb gegeven, was deze oefening nog niet gebeurd.

Wat de door u gevraagde cijfers betreft, beschik ik over het totale aantal vertrekken vanaf baan 25R en het gemiddelde per maand. In de maand september waren er 461 vertrekken vanaf baan 25R met een gemiddelde per nacht van 15,37. In oktober bedroeg het aantal vertrekken vanaf baan 25R 474 met een gemiddelde per nacht van 15,29. In november waren er 461 vertrekken vanaf baan 25R met een gemiddelde van 15,37 per nacht. In december waren er 344 vertrekken wat neerkomt op een gemiddelde van 11,10 per nacht. De cijfers voor de maand januari zijn natuurlijk nog niet beschikbaar.

Tevens heb ik u een officieel document gegeven van BIAC waarin op een overzichtelijke wijze het baangebruik en de opstijgrichting van alle dag- en nachtvluchten vanaf 2000 worden weergegeven. Zoals reeds eerder gesteld, bestaat de adviescommissie uit technici van de verschillende betrokken administraties – VMM en Aminoal – en vertegenwoordigers van BIAC, Belgocontrol en de belangrijkste luchtvaartmaatschappijen. De commissie zal haar resultaten in de

compte de la fréquence. À mon estime, une redéfinition des nuisances sonores ne peut entraver une nouvelle modification éventuelle des routes aériennes.

Les chiffres avancés par le comité d'action Daedalus proviennent d'informations figurant sur le site intranet de Belgocontrol. Ils n'ont pas été validés pour une diffusion externe. Il s'agit de chiffres relatifs aux mouvements aériens collectés par le service Red Star (Redevances et statistiques aéronautiques) en vue, notamment, de la facturation aux compagnies aériennes. Les données sont collectées automatiquement sur les ordinateurs du contrôle de la navigation aérienne, une distinction étant faite entre les vols de jour et les vols de nuit. Les chiffres de Daedalus ne tenaient toutefois pas compte du passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, ce qui a causé des erreurs dans l'attribution des vols aux périodes de jour et de nuit : la première heure du trafic de jour, plus dense, a ainsi été comptabilisée en tant que trafic de nuit, alors que la première heure du trafic de nuit, plus calme, a été comptabilisée dans les statistiques relatives au trafic de jour.

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

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

loop van deze week voorleggen aan een interkabinettenwerkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de federale regering maar ook van gewestelijke regeringen. Het gaat hier om de voorbereidingen van een overleg. Bijgevolg beschik ik momenteel over geen enkel resultaat.

Gelet op het feit dat het dossier van de nachtvluchten momenteel ter discussie staat, zal de informatiecampaagne over het isolatieprogramma pas van start gaan wanneer alle knelpunten van de baan zijn. We gaan natuurlijk niet beginnen met een informatiecampaagne als de precieze elementen, die in uitvoering van het akkoord zullen worden veranderd, nog moeten worden vastgesteld. Bovendien moeten de resultaten van de adviescommissie eerst bekendgemaakt worden aangezien elke wijziging uiteraard een impact zal hebben op de isolatiecontour. Bijgevolg wil ik vandaag geen harde uitspraken doen over de startdata van de informatiecampaagne want beiden zijn aan mekaar gebonden.

Er werd officieel nog geen definitieve datum vooropgesteld voor het intergewestelijke overleg. Dit zal afhangen van de vorderingen in de werkzaamheden van de adviescommissie en de interkabinettenwerkgroep.

Ik blijf een voorstander van het concentratiemodel. Laten we niet vergeten dat hierdoor bijna 10.000 mensen een significante vermindering van de geluidslast kennen. Indien de adviescommissie voorstellen kan uitwerken die bepaalde gemeenten in de Noordrand bijkomende soelaas kan bieden zonder hierbij de globale vermindering van de geluidslast in het gedrang te brengen, zal ik deze zeker steunen.

Hiermee heb ik een antwoord geformuleerd op de verschillende vragen.

Het laatste punt is de vraag van de heer Bonte betreffende de Vlaamse normen - dat is een zaak van de Vlaamse regering - en de HST-terminal. U weet dat de studies bijna zijn afgerond. De NMBS spreekt nu van een kleiner project, genoemd Schaerbeek-voyageurs. Dit is een manier van antwoorden op de problematiek van een tweede terminal, maar met een beperkt project. De NMBS is nu bezig met de voorbereidende discussie tussen BIAC en de NMBS om voorstellen te doen met respect voor het akkoord over de tweede terminal, maar ook met respect voor de financiële situatie van de NMBS, die vandaag natuurlijk moeilijker is. Men moet een echt antwoord geven op die problematiek, maar een antwoord dat redelijk is op financieel vlak en ontwikkelingsvlak.

De **voorzitter**: Bedankt, mevrouw de vice-eerste minister.

12.18 Minister **Isabelle Durant**: Er was nog een vraag van mijnheer Bonte over de werking van de ombudsdienst, sorry. Dit zal in extenso behandeld worden in het jaarrapport. Wat zijn de elementen van uw vraag? Eerst is er het onthaal door de ombudsdienst. De geregistreerde en behandelde klachten variëren van periode tot periode. Sinds de aanstelling van de ombudsman in februari 2002 tot aan de officiële oprichting van de ombudsdienst einde mei 2002 na bekendmaking van het koninklijk besluit, werden vijftig klachten

disponiblen.

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

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

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

12.18 Minister **Isabelle Durant**: L'examen de la problématique du deuxième terminal a débouché sur un projet plus modeste à Schaerbeek. La SNCB et la BIAC mènent actuellement des négociations à ce propos, avec la situation financière de la SNCB en

behandeld door de ombudsman alleen. Van 15 mei 2002 tot 31 december 2002 ontving de ombudsdienst 1.286 klachten. De ombudsdienst gaat na een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking en de raadpleging van minstens drie leveranciers een computerprogramma aanschaffen dat toelaat de klachten te coderen. Momenteel gebeurt het werk handmatig en zullen er geen statistische gegevens beschikbaar zijn voor de voorstelling van het jaarverslag van de ombudsman in de loop van het eerste semester van 2003.

De meeste klachten komen van omwonenden die niet wisten tot welk organisme zij zich moesten wenden. Er kan dus moeilijk worden gepreciseerd of het om nieuwe klachten gaat of niet. Het merendeel van de klagers spreekt zonder nadere preciseringen over bijkomende hinder, om maar een voorbeeld te geven. Volgens veel omwonenden werden de dagprocedures gewijzigd en geconcentreerd, hetgeen helemaal niet het geval is. Dit dan behalve de SID-problematiek, waar wij beslist hebben, op 29 november, om dat te veranderen. De eerste balans van de ombudsdienst bewijst dat bij de omwonenden een nijpend gebrek aan informatie bestond over de procedures, het gebruik van de banen, de corridor en de gebruikte vliegtuigtypes. De ombudsdienst heeft in de eerste plaats de opdracht informatie over de werking van de luchthaven te verspreiden. Voor 31 oktober 2002 kwam het merendeel van de klachten uit de gemeente Meise. Sinds de invoering van de nieuwe procedure voor baan 25-Rechts, kan een ware concentratie van klachten van inwoners van Grimbergen worden vastgesteld. Afhankelijk van de weersomstandigheden die bepalend zijn voor het gebruik van deze of gene baan, stelt men een verplaatsing van de geografische zone van de klachten vast, afhankelijk van de gebieden waarboven wordt gevlogen.

De ombudsman analyseert persoonlijk alle klachten. Hij heeft vastgesteld dat tal van mensen hem bijna dagelijks op methodische wijze op de hoogte brengen van de tijdstippen waarop zij worden gewekt en dat deze tijdstippen tot op de minuut overeenstemmen met de tijdstippen waarop nachtvluchten vertrekken. Een indeling van de klachten volgens de geografische zone van de klager zal worden bekendgemaakt tijdens de voorstelling van het jaarverslag van de ombudsman.

Op grond van zijn functionele autonomie heeft de ombudsman vrijelijk beslist gedurende verschillende nachten het terrein te bezoeken om indicatieve geluidsmetingen uit te voeren. Ik leg de nadruk op het woord "indicatief", want de ombudsdienst of de ombudsman heeft volgens het koninklijk besluit van 15 maart 2002 tot oprichting van deze dienst geen enkele bevoegdheid inzake geluidsmetingen. Deze bevoegdheid is voorbehouden aan de Gewesten. De ombudsman heeft terecht gemeend dat het interessant was het geluid van de vliegtuigen in real time, in het holst van de nacht, te kunnen meten. Deze metingen werden uitgevoerd met een IDB-toestel van de firma IDB. Dit is een uitstekend toestel dat bekend staat om zijn betrouwbaarheid. De metingen van de ombudsman tonen aan dat vliegtuigen van het type Boeing 727 met hush-kit duidelijk meer lawaai maken, evenals bepaalde middelgrote en grote vliegtuigen van het type Airbus 300 en MD11.

De ombudsdienst heeft on line geen gegevens, maar moet kunnen rekenen op de logistieke hulp van het directoraat-generaal Luchtvaart, Belgocontrol of BIAC. Zo ontvangt de ombudsdienst

toile de fond.

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

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

dagelijks een gedetailleerde opgave van alle nachtelijke bewegingen, de algemene spreiding van alle nachtvluchten, een gedetailleerde lijst van alle vluchten voor elke dag van het jaar, alsook een persoverzicht betreffende de luchtvaart. De ombudsman bewaart ook alle informatie van gemeenten, verenigingen en groeperingen van omwonenden en heeft een abonnement op verschillende tijdschriften. Al deze informatie staat ter beschikking van de bevolking, mits naleving van de in de luchtvaartsector gebruikelijke vertrouwelijkheidsclausules.

Dat waren de schriftelijke antwoorden op de vragen betreffende de ombudsdienst. U weet dat wij ook hebben beslist een tweede ombudsman aan te werven en wij zijn in de voorbereidende fase voor deze aanwerving.

De **voorzitter**: Collega's, mag ik vragen u – zoals door het Reglement wordt voorgeschreven – in uw repliek tot het meest essentiële te beperken en bondig te zijn. Mevrouw Brepoels, u hebt het woord.

12.19 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik stel eens te meer vast dat de minister heel hardnekkig en koppig blijft vasthouden, niet alleen aan het akkoord zoals het oorspronkelijk door de federale regering werd goedgekeurd, maar ook aan de bijvoegsels die in de loop van vorige zomer samen met de Vlaamse regering werden goedgekeurd. Dit gebeurde ondanks het feit dat iedereen, behalve u misschien, vaststelt dat er bijzonder ernstig bijkomende hinder is voor veel Vlamingen die in de Noordrand wonen.

U zegt dat, maar tegelijkertijd wilt u met cijfers blijven aantonen dat er in feite geen verhoging is van vertrekken per nacht. Dat is een totale tegenstrijdigheid die ik voortdurend uit uw betoog moet afleiden. U zegt dat de cijfers van Belgocontrol niet voor extern gebruik zijn, dat zij te maken hebben met facturatie en dat het nogal technisch is. Het is niet alleen technisch, maar tevens zeer verwarrend en absoluut niet transparant. Dit is niet alleen zo voor het Parlement, maar nog veel minder voor de bevolking. U wil in feite iets aantonen dat totaal tegenstrijdig is met de werkelijkheid.

Wat voor de hier aanwezige vertegenwoordigers van de meerderheidspartijen toch belangrijk is, is dat de minister zegt dat zij voorstander blijft van het concentratiemodel waardoor minder mensen worden gehinderd, maar die wel bijkomende hinder krijgen. U zegt dat het akkoord voor u bestaat en dat het nogmaals werd bevestigd in het overlegcomité van 29 november. Voor u mogen er wel wat nieuwe metingen worden gedaan, maar het is in feite slechts een uitstel dat werd bekomen voor de bijkomende concentratie die in een tweede fase op 26 december zou worden doorgevoerd.

Als ik uw antwoord van vorige donderdag bekijk, zie ik dat u daarin meegaf dat de Adviescomissie vorige vrijdag zou samenkomen om die opdrachten uit te voeren, zoals werd overeengekomen in het overlegcomité. Blijkbaar is die nu ook weer niet samengekomen. Waarmee heeft dat dan weer te maken? U zegt nu dat ze deze week zullen samenkomen, zonder daarop echter een datum te plakken. U hebt ook geen datum vooropgesteld waarop een nieuw overlegcomité zou samenkomen.

Ik kan alleen maar concluderen dat er in dit dossier geen enkele vooruitgang geboekt wordt, wat er ook naar voren wordt gebracht

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

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

door collega's uit de meerderheid, en wat collega's uit de oppositie ook aanbrengen. Daar luister u blijkbaar helemaal niet naar. Ik zie ook dat de bijkomende gegevens die u ter beschikking stelt op het eerste gezicht geen bijkomende informatie opleveren.

Mevrouw de minister, ik denk dat wij tot hardere actie zullen moeten overgaan. Wij kunnen natuurlijk niet bezig blijven zoals wij u nu aan het ondervragen zijn. In feite moeten wij vaststellen dat u telkens tot dezelfde conclusie komt. Ik denk dat de collega's van de meerderheid daar vandaag zelf hun conclusies uit zullen moeten trekken. Dat belooft dus voor de toekomst, voor de volgende weken.

12.20 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, ik wil in drie punten reageren. Een eerste punt betreft de werking van de ombudsdienst. Ik betreur dat er bij het jaarverslag geen statistieken inzake de klachten gepubliceerd zullen worden. U hebt ook geen datum genoemd waartegen wij dat jaarverslag kunnen verwachten, maar ik vrees dat het in elk geval vijgen na Pasen worden.

Ik neem mij voor op basis van uw uitspraak inzake toegankelijkheid van de gegevens binnenkort maximaal gebruik te maken van die gegevens omdat die wellicht de meest objectieve informatie opleveren over de reële vliegschema's. Ik zal mij dus in spoedtempo naar de ombudsdienst begeven om mij daarvan te vergewissen.

Een tweede punt betreft het akkoord waarvan u herhaaldelijk gezegd hebt dat het bestaat. Ik vrees dat u bedoelde dat er zoiets bestaat als een document met als titel: "Principeakkoord betreffende...", enzovoort. Men kan er niet naast kijken – u hebt het zelf vastgesteld, en de Vlaamse regering heeft het vastgesteld – dat de hindervoorwaarden niet gerespecteerd worden. U hebt vastgesteld dat de milieunormen die af moesten zijn voor eind 2002, er niet zijn. U hebt moeten vaststellen dat de HST-beslissing er niet gekomen is. U verwijst naar ontwikkelingen inzake studies binnen de NMBS, maar in het akkoord – tot mijn verbazing moet ik u daaraan opnieuw herinneren – staat zeer duidelijk dat de Brusselse regering een beslissing moest nemen voor eind 2002. Ze heeft dat niet gedaan en is ook niet van plan dat te doen. Met andere woorden: er is wel een akkoord op papier, maar het werkt niet. Dus is de situatie dat de minister die verantwoordelijk is voor de uitvoering van dat moeilijke akkoord – ik verwijt u niet dat u de oorzaak zou zijn van het niet invullen van dat akkoord – weigert vast te stellen dat het absoluut niet wordt uitgevoerd zoals afgesproken is. Dat is de situatie waarin u zit.

Zo kom ik tot mijn derde en laatste punt. Mevrouw de minister, u zegt dat de Vlaamse milieureglementering een zaak van de Vlaamse regering is. In het akkoord staat echter dat de Brusselse regering in gezamenlijk overleg met de Vlaamse regering nieuwe normen zal ontwikkelen. De Brusselse regering heeft geweigerd die discussie aan te vatten. Hetzelfde geldt voor de HST. En dan bent u enigszins verbaasd dat u als Brusselse minister, veeleer dan als federaal verantwoordelijke minister, bestempeld wordt in de Noordrand. U kunt er toch niet naast kijken dat de Brusselse regering op dat punt de zaak blokkeert. Mevrouw de minister, de Brusselse regering blokkeert de zaak, maar het valt op dat u over die regering geen enkel woord gezegd hebt.

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

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

Tot slot, wil ik nog maar eens herhalen dat u objectieve bondgenoot dreigt te worden – zolang dat akkoord in de realiteit niet bestaat – van diegenen die pleiten voor de sluiting van de luchthaven 's nachts, waardoor opnieuw duizenden mensen in de werkloosheid dreigen te verzeilen. Na Renault en Sabena kunnen wij dat best missen in de regio.

12.21 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ten eerste zijn er de cijfers. Ik ben ook teleurgesteld door het antwoord van de minister. Het is duidelijk dat er veel meer transparantie moet komen. De zaken die op internet stonden van Belgacontrol bleken fout te zijn. Dat is dan een officieel overheidsorganisme dat niet eens een onderscheid kan maken tussen zomeruur en winteruur. Dat is toch erg verregaand.

Er is niettemin een stijging. Dat kan men niet ontkennen. Bovendien zal dat binnenkort nog meer worden. U heeft afgelopen donderdag zelf gezegd dat er een stijging is van gemiddeld 11 naar meer dan 15. Maar binnenkort komen die van de Oostrand er nog eens bij. Dan zit u aan 80% en dan gaat men binnenkort naar 100%. Dat wordt hoe dan ook nog een stuk meer. Men vliegt nog niet op volle capaciteit. Nu zijn er ook nauwelijks charters. Dat komt er wellicht ook nog eens bij in de zomer, als de mensen met open raam slapen. En bovendien, en daar heeft u niks over gezegd, heeft u, en dat blijkt veel te weinig uit de plannen, niet alleen meer geconcentreerd maar hebt u ook de baan veel smaller gemaakt zodat een beperktere groep mensen nu alles boven zijn hoofd krijgt. Daardoor is de overlast voor die mensen ondraaglijk zwaar geworden. Die mensen biedt u vandaag helemaal geen perspectief.

Een tweede punt betreft de plannen. U heeft hier twee documenten gegeven. Ik heb dat natuurlijk niet in detail bekeken, maar het zijn vooral grote schema's. Ik heb daar veel te weinig aan. Zo is bijvoorbeeld helemaal niet duidelijk wat er precies op 31 oktober veranderd is. Het is een zeer schematisch overzicht, maar het gaat niet in detail. Het doet me denken aan de structuurplannen die men momenteel opstelt met grote pijlen, maar een fijn gedetailleerd schema van de veranderingen van dit jaar is er helemaal niet uit af te leiden, laat staan de uitwaaiering die men zou willen voorstellen. Dat kan men hier helemaal niet in vinden. Dat is absoluut onvoldoende. De informatie die u ter beschikking stelt is andermaal veel te beperkt.

Een ander punt dat ik heb genoteerd is dat volgens de ombudsdienst de klachten in elk geval overeenstemmen met de realiteit. Deze dienst bevestigt dat wanneer bepaalde vluchten opstijgen nadien ook de klachten volgen. Het zijn dus geen denkbeeldige klachten. Men overdrijft dus niet.

In elk geval heb ik ook begrepen dat de adviescommissie die u donderdag nog had aangekondigd tot nu toe geen resultaten heeft opgeleverd. Er is blijkbaar ook nog geen concreet overleg gepland. Er was gezegd half januari. Er was ook gezegd dat op 15 of 16 januari de federale, Vlaamse en Brusselse regering bij elkaar zouden komen. Er is geen enkel perspectief. Men heeft evenmin al enig idee van wat men daar als federale overheid zal gaan zeggen, tenzij men vasthoudt aan het akkoord, tot er misschien ooit een betere oplossing uit de bus komt.

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

Mevrouw de minister, op 17 december was ik meer tevreden en was ik meer hoopvol gestemd met het antwoord van vice-premier Tavernier, die op dat moment heel duidelijk had gezegd dat als een akkoord fout is of niet overeenstemde met het theoretisch model, men het opnieuw moet durven bekijken. Bovendien had hij gezegd dat er ernstig moest worden gediscussieerd over de vraag of er al dan niet tot spreiding moet worden overgegaan. Ik meen dat men afstapt van de absolute concentratie. Dat was de hoopgevende boodschap van Agalev-minister Tavernier. Vandaag fluit u hem terug en zegt u dat alles bij het oude blijft. Voorlopig verandert er helemaal niks en dat vind ik bijzonder betreuenswaardig. U geeft geen enkel perspectief op een datum van overleg. U moddert maar wat aan met het hele verhaal. U blijft maar voortdoen omdat Brussel alles blijkbaar blokkeert. Ik vind het heel triestig. Ik vrees dat we u zo moeten blijven ondervragen. U zal het zeker niet kunnen rekken tot de verkiezingen. Ik heb de indruk dat u de hete aardappel aan uw opvolger wil doorgeven. Maar u zal dit niet kunnen blijven spelen tot aan de verkiezingen. Daarvoor zal er iets moeten gebeuren of heel de Noordrand zal in opstand komen. Wees daar maar zeker van, mevrouw de minister.

12.22 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, het siert de minister dat zij het federaal akkoord blijft verdedigen, maar ik krijg steeds meer de indruk dat het niet gaat om een akkoord, maar om een soort van luchtkasteel.

Het is duidelijk dat een akkoord moet berusten op goede fundamenteën, maar in deze zijn er geen goede fundamenteën. Er is zelfs meer hinder voor de gehinderden en er komen nieuwe gehinderden bij. Dit wordt duidelijk aangetoond; daarvoor zijn geen grote wetenschappelijke studies nodig. Laat men deze situatie aanslepen, dan ondergraaft men het akkoord.

Dit is het federale Parlement, mevrouw de minister, en het is evident dat wanneer een Gewest op een niet-loyale manier zijn luchtruim als het ware afsluit, u met een groot probleem opgezadeld zit. Dat u daarbij wordt verdacht een beetje een Brussels minister te zijn – op dat vlak wil ik u nog krediet geven – is een reden te meer om u in de loop van de volgende dagen te distantiëren van de verklaringen van bepaalde Brusselse beleidsverantwoordelijken, als zou aan dit alles niets meer kunnen worden gewijzigd. Dat is politiek en maatschappelijk immers niet houdbaar.

Ik vrees dat u een luchtkasteel bouwt. Het is uw, weliswaar moeilijke opdracht om ervoor te zorgen dat terzake opnieuw degelijke fundamenteën worden gelegd. Die fundamenteën houden in loyaliteit bij de uitvoering en solidariteit over alle Gewesten heen.

Voor degenen die menen dat het opofferen van de nachtvluchten het probleem zal oplossen, voeg ik in alle kalmte en rust eraan toe dat velen die in de regio zijn tewerkgesteld, het onbegrijpelijk zouden vinden dat omwille van een paar details of een paar nachtvluchten, een bedrijf dat drie- of vierduizend personen tewerkstelt, zou worden geliquideerd. In uw hoedanigheid van federaal minister verzoek ik u uiterst voorzichtig te zijn en naar een oplossing te streven die ook dit economisch gegeven niet zonder meer naast zich neer legt. De huidige economisch toestand is al niet schitterend en de federale

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

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

regering moet ervoor zorgen geen nieuw tewerkstellingprobleem te moeten vaststellen. Dat is mijn conclusie.

Misschien is mijn perceptie van de zaken anders dan die van mevrouw Brepoels, maar volgens mij rijst er terzake enige twijfel of evolutie omtrent het concentratiemodel. Ik neem aan dat het voor een politica niet gemakkelijk is om toe te geven dat haar standpunt niet voor 100% haalbaar is. Ik noteerde alleszins enige twijfel of enige bereidheid, naargelang men het bekijkt.

Hoe dan ook, mevrouw de minister, dit is een vragenuurtje, maar stilaan nadert het uur van de waarheid en het is een uitdaging om, als federaal minister, erin te lukken om dit federaal land zoals het werd geconcipieerd, een oplossing aan te reiken die de communautaire en regionale belangen overtreft. Dat is de taak die u moet nastreven en ik wens u daarbij veel succes, want het zal zeer moeilijk worden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

13.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben minister van Begroting Vande Lanotte half december horen aankondigen dat hij voor de pendelaars een halvering van de tussenkomst in de treinabonnementen wilde realiseren. Dit is uiteindelijk teruggevallen tot een korting van 10 procent. De raad van bestuur heeft dat eind december goedgekeurd zonder zelfs te weten wie dat gaat betalen. Men wacht daarvoor de begrotingscontrole af.

Los daarvan, stelde ik vast dat in de eerste week van januari heel veel mensen die zich bij de NMBS aanboden om hun abonnement te verlengen, geen enkele informatie konden krijgen over die waardebonnen van 10 procent, hoe ze daar konden aan geraken, enzovoort. Ik heb de woordvoerder van de NMBS daarover gebeld om te horen welke regeling men daarvoor had uitgewerkt. Blijkbaar zijn zij toen in gang geschoten, want enkele dagen later is in Metro een advertentie verschenen met de details van de korting voor de treinkaarthouders. Ik heb begrepen dat die toch nog wat geduld moeten oefenen, want het is een heel ingewikkeld en bureaucratisch systeem, zoals wij gewoon zijn in dit land. Eind deze maand zullen sommigen een brief krijgen, sommigen krijgen daar een bon bij en anderen niet. Eind april zullen ze misschien de eerste bon krijgen en de tweede krijgt men eind juli. Vanaf 1 juli zou men naar een elektronisch kredietsysteem overschakelen. Wat gebeurt er tegelijkertijd? De bestaande getrouwheidsactie van de bonuspas wordt afgeschaft. Ik stel vast dat dit absoluut niet werd meegedeeld. Men zegt nu dat het op 31 december stopt en dat men alle tegoeden tot op dat ogenblik kan verzamelen. Het ene komt in feite in plaats van het andere.

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

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

La ministre soutient-elle ce système? Comment, quand et où les usagers pourront-ils obtenir leurs bons? La réduction ne vaudra-t-elle que pour l'année 2003? Ne serait-il pas préférable, dans l'intérêt du voyageur, d'améliorer l'offre, plutôt que de jouer les Saint-Nicolas?

Het is een ongelooflijk ingewikkeld systeem geworden. De vraag is wie hier nog wat aan zal hebben als men het verschil maakt tussen de bonuspas en dit waardebonsysteem van 10 procent. Men kan daarover veel ingewikkelde berekeningen maken, maar ik stel vast dat alleen al de verzendingskosten voor al die brieven enorm hoog zullen oplopen, om van de personeelskosten nog maar te zwijgen. Wij hebben dit in het Parlement vaak gezegd en ik weet dat dit ook uw standpunt is. Daarom vind ik het zo vreemd dat men toch met dergelijke zaken doorgaat. Ik gun uiteraard de pendelaars dit extraatje, maar u weet ook dat die pendelaars veel meer zijn gediend met een verbetering van het treinaanbod, een hogere frequentie, betere aansluitingen, moderner materieel, meer comfort en stiptere treinen. In plaats van de schaarse middelen van de NMBS – naast de vele schulden – daarin te investeren, kiest de regering ervoor om bij wijze van plotse inval wat snoepjes uit te delen op vraag van een of andere coalitiepartner.

Mevrouw de minister, staat u achter dit systeem? Kunt u hierover meer toelichting geven? Bevestigt u de wijze waarop ik de kortingsactie voor één jaar – zoals aangekondigd – interpreteer? Ik heb het ook altijd anders begrepen, maar ze geldt alleen voor 2003, staat hier. Het verkiezingsjaar 2003 moet voor sommige coalitiepartners duidelijk worden gehonoreerd in een dergelijk zeer ingewikkeld systeem van kortingen aan de pendelaars.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, kortingsacties gelden in het algemeen altijd voor één jaar. De acties voor kinderen onder de twaalf jaar worden elk jaar bevestigd. Dat is evident. We hebben een jaarlijkse begroting, dus moeten wij voor alle kortingsacties en tarifieringen steeds op dezelfde manier te werk gaan.

Ten tweede, wat betreft de organisatie van de uitreiking van deze waardebons, hebt u de informatie gekregen in Metro, waarin werd uitgelegd hoe de NMBS inlichtingen zal geven aan de klanten. De treinkaarthouders zullen per post een brief krijgen en moeten dus zelf geen aanvraag doen. De waardebons zullen worden verstuurd eind april en eind juli, zoals u hebt gelezen. Het is dus gemakkelijker voor de gebruiker, denk ik. Die moet zich niet verplaatsen, maar zal deze waardebon opgestuurd krijgen.

Vanaf 1 juli 2003 worden de kortingen automatisch genoteerd in een elektronische portefeuille, die geïntegreerd zal zijn in het verkoopssysteem van de NMBS, en vormen zo een tegoed voor de aankoop van producten in het binnenlands verkeer. Vanaf de dag volgend op de dag van validatie, kan de treinkaarthouder het tegoed gebruiken bij de aankoop van een binnenlands product aan een stationsloket. Het is de bedoeling van de maatregel om een stimulans te geven aan de mensen om bijvoorbeeld een ander product te kopen. Bij elke nieuwe validatie wordt het bedrag van de korting gevoegd bij het nog openstaande tegoed. Bij jaarvalidaties van een treinkaart wordt de korting onmiddellijk toegekend. De prijs van een jaarvalidatie zal dan slechts 90% bedragen van de officiële prijs. Deze elektronische portefeuille is dus nog een vereenvoudiging van het systeem, die zal plaatsvinden wanneer de organisatorische en technische mogelijkheden het toelaten.

Eind januari ontvangt elke treinkaarthouder, die van deze actie kan

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

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

genieten, een persoonlijke brief waarin alle details van deze actie zijn beschreven.

13.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik stel vast dat de minister heel het systeem bevestigt. Als u echter zegt dat de houders van een jaarabonnement onmiddellijk de korting krijgen, dan is dat dus niet zo. U zegt dat het systeem maar geldt voor één jaar, dus voor 2003. Degenen die nu een jaarabonnement betaald hebben begin januari, hebben geen korting gekregen op dat jaarabonnement. Die hebben dat betaald voor heel het jaar. Het is pas vanaf 1 juli dat het met een automatisch systeem zal gebeuren voor de volgende helft van het jaar, want de eerste helft van het jaar gaan de mensen die een abonnement hebben een brief krijgen. De percentages zijn ook afhankelijk van het feit of het gaat om een maandelijks, dan wel een driemaandelijks abonnement. U weet ook dat heel wat mensen, die bijvoorbeeld in het onderwijs staan, geen jaarabonnement nemen, gezien de vele vakanties. Meestal nemen die een maandabonnement gedurende 10 maanden. Voor zover ik het begrijp, want het is zeer ingewikkeld, wordt die korting voor dat jaarabonnement niet toegekend, vermits het maar 1 jaar geldig is en de mensen het al betaald hebben. Tenzij zij het bedrag terugkrijgen, maar daar lees ik nergens iets over.

U zegt dat het gemakkelijk is voor de gebruiker, maar het is niet gemakkelijk voor de NMBS. U zadelt hier toch, als bevoegd minister, samen met de regering, de NMBS op met een zeer ingewikkeld systeem, met al de problemen die ze al heeft.

Ten slotte hebt u ook niets gezegd over de afschaffing van de Bonus Pass, waarmee heel wat mensen uiteraard niet tevreden zijn, omdat dit ook op geen enkele manier als zodanig was aangekondigd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

14.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag handelt over de helmdraagplicht - een voor West-Vlamingen moeilijk uit te spreken woord - voor dagbladventers maar ook en in eerste instantie voor postbodes per bromfiets. Vanaf 1 januari 2003 is het dragen van een helm verplicht, niet alleen voor bromfietzers met een bromfiets van klasse B die een maximumsnelheid van 45 km/uur kunnen halen maar ook voor bromfietzers van klasse A die slechts een maximumsnelheid kunnen halen van 25 km/uur. Volgens krantenberichten krijgen de postbodes een vrijstelling van helmplicht voor de huis-aan-huisbedeling van de post omdat het waanzinnig is om telkens met de helm op de brievenbus te bereiken die soms wat lager geplaatst is en contact te hebben met het cliënteel. Voor de postbodes is het dragen van de helm beperkt tot het traject van en naar het postkantoor van waaruit de postbedeling gebeurt. Dit is een maatregel van gezond verstand.

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

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

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

L'information sur l'exemption accordée aux agents des postes

Mevrouw de minister, de CD&V dringt erop aan dat deze vrijstelling in absolute rechtszekere voorwaarden gebeurt. Op grond van welke reglementaire bepaling wordt deze vrijstelling verleend? Wat is de juridische grondslag van deze vrijstelling? We hebben de koninklijke besluiten van 24 mei, 21 oktober en 25 december 2002 nagekeken en vinden geen juridische grondslag terug om de vrijstelling te verlenen. Probleem is, mijns inziens, dat de logica die geldt voor de postbodes minstens in even grote mate geldt voor de private huis-aan-huisbestellers van kranten en weekbladen. Zij doen hetzelfde werk en ondervinden dezelfde moeilijkheden. Soms houdt het Parlement zich bezig met zeer theoretische dossiers. Ik kan u verzekeren dat het voor huis-aan-huisbestellers van kranten en weekbladen niet gemakkelijk is met een helm op het hoofd tot bij de brievenbus te buigen. Het is geen gemakkelijk maar zeker heel verdienstelijk werk. De mensen zijn vroeg op de been. Het dragen van een helm bij dit soort werk leidt zeer snel tot lichamelijke klachten. Bovendien neemt het op-en afzetten van de helm veel tijd in beslag.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van de problemen voor privé-bestellers van dag-en weekbladen? Zo ja, gaat u ermee akkoord dat de terechte regeling die geldt voor de postbodes, in casu de vrijstelling, eveneens moet gelden voor de dag-en-weekbladventers zodat zij hun ronde met de bromfiets in dezelfde omstandigheden kunnen doen als de postbodes?

Als men moeilijkheden zou opwerpen inzake de omschrijving van de doelgroep die van de desbetreffende vrijstelling gebruik zou kunnen maken, moet het, mijns inziens, mogelijk zijn op basis van een vestigingsattest waarvan betrokkenen in het bezit zouden moeten zijn, deze categorieën af te zonderen en op die manier misbruiken van de vrijstelling tegen te gaan. Mevrouw de minister, ik durf ervan uitgaan dat u het met me eens zult zijn dat zich terzake een probleem voordoet en dat u bereid bent te onderzoeken of een dergelijke vrijstelling eveneens kan worden verleend aan de kranten- en weekbladenverdelers. Mijnheer de voorzitter, ik ben ervan overtuigd dat dit een dossier is waarover geen verdeeldheid kan heersen tussen meerderheid en oppositie maar dat het een regeling van gezond verstand is voor deze belangrijke beroepsgroep die zich hard inzet en zijn dagelijks brood verdient met het huis aan huis bedelen van kranten en weekbladen. Een oplossing moet uitgewerkt kunnen worden. Ik wacht met spanning het antwoord van de minister af. Ik hoop dat het een positief antwoord zal zijn.

14.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, op de laatste vraag en met een groot plezier: het is ja.

(...)

Wij moeten dat onderzoeken en een inventaris maken van de verschillende types aanvragen tot vrijstelling van het dragen van de valhelm, rekening houdend met de impact van eventuele vrijstellingen. De taak moet gemakkelijker worden voor de mensen, echter zonder de kern van de maatregel af te schaffen. Daarover krijg ik al sommige aanvragen. Ik zal ze onderzoeken op basis van criteria. Dat kan natuurlijk wat verschillend zijn voor een postbode die toch echt sociaal contact moet hebben met het cliënteel, dan

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

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

L'arrêté royal instaurant l'obligation du port du casque ne prévoit pas de véritable exemption mais offre la possibilité

bijvoorbeeld voor een pizzaverkoper, die wel een contact moet hebben om de pizza te laten betalen, maar dat is toch wat anders dan de distributie deur aan deur. Wij zullen dus werken met criteria en die inventaris maken. Dat is het tweede punt.

Op uw eerste vraag kan ik het volgende antwoorden. In het gepubliceerde koninklijk besluit is niet voorzien in vrijstelling voor het dragen van de valhelm voor de bromfietzers, maar een uitzonderingsbepaling werd opgenomen in een pakket van wijzigingen aan de wegcode. Het ontwerp van koninklijk besluit met die wijzigingen, dus ook de vrijstelling voor de postbode, werd voor advies aan de Gewesten gestuurd op 19 december 2002. U weet dat ik geen beperkte termijn heb om het advies van de Gewesten te krijgen. Goed. Voor de periode tussen de inwerkingtreding van het koninklijk besluit op 1 januari 2003 en het advies dat ik afwacht van de Gewesten, zal ik de raad van de procureurs-generaal informeren om geen problemen te veroorzaken en ook omdat de uitzondering eraan komt na het advies van de Gewesten. Ik hoop zo vlug mogelijk daarna die vrijstelling te publiceren.

Dat is de stand van zaken. Wat betreft de andere aanvragen, ik wil die onderzoeken op basis van criteria om geen moeilijkheden te bezorgen aan de mensen die toch op een redelijke manier moeten werken, maar zonder dat de uitzonderingen in het algemeen groter worden dan de regel. Dat kan natuurlijk niet.

14.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister voor het gunstig onthaal van de, denk ik, vragen die toch ingegeven zijn door wat gezond verstand. Ik bedank haar daar oprecht voor.

Ik vind het natuurlijk wat jammer dat wij eigenlijk, nadat de basisregel is ingevoerd, moeten nagaan welke nadelige effecten dat heeft. Men voert de helmplicht in, maar pas nadien ziet men dat een aantal categorieën daardoor in moeilijkheden geraakt. Maar goed, in de goede sfeer die onze gedachtewisseling kenmerkt, wil ik daarover stappen. Ik hoop dat snel, voor de krantenbezorgers waarvoor ik die vraag stelde, maar ook wellicht voor andere beroepsgroepen waarvoor ik mijn vraag niet stelde, oplossingen van gezond verstand gevonden kunnen worden.

Ik heb nog één laatste of bijkomende vraag aan de minister. Uiteraard zult u via de weg van het college van procureurs-generaal proberen om de strafbaarstelling, op grond van het koninklijk besluit dat sinds 1 januari geldt, in te perken door daaraan geen vervolgingsprioriteit te geven. Dat is natuurlijk goed. Iets anders is echter in welke juridische toestand de postbode zich bevindt wanneer hij jammer genoeg een ongeval heeft met lichamelijke schade voor zichzelf en wanneer hij, ten gevolge van de mededeling die gedaan is dat het niet meer verplicht is om een helm te dragen als postbode wanneer men op ronde is, geen helm draagt. Wat is de juridische situatie wanneer er bijvoorbeeld een betwisting zou ontstaan tussen de betrokken postbode en het postbedrijf? De wettelijke regel bestaat namelijk sinds 1 januari 2003.

Er is aangekondigd dat dit niet geldt voor postbodes wanneer zij hun ronde aan het doen zijn. Deze bewering die – ik herhaal het – niet gespeend is van enig gezond verstand is niet gebaseerd op een

d'adopter des mesures à titre d'exception.

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

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

juridische, sluitende en rechtszekere bepaling. De vraag gaat daar over deze gedoging. Kan dit geen problemen geven? Is dit volledig sluitend voor een postbode die desgevallend een ongeval met zware lichamelijke letsels zou hebben en waar die letsels terug te brengen zijn naar het feit dat hij geen helm droeg terwijl de verplichting sinds 1 januari 2003 geldt?

14.04 Minister **Isabelle Durant**: Ik wil alles doen op juridisch vlak om dit probleem te vermijden en om zo vlug mogelijk de adviezen van de Gewesten te kunnen hebben. Ik hoop dat ik het over enkele dagen kan krijgen. Daarna wordt het gepubliceerd in het Staatsblad en is de zaak afgehandeld. In de tussenperiode wil een brief naar de procureur schrijven.

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

Je veux nous garantir le mieux que possible du petit vide juridique qui existe car je n'ai pas de pouvoir contraignant sur les Régions pour les inciter à rendre leur avis plus rapidement.

14.05 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik deel de zorg van de vice-premier en ik hoop dat de Gewesten effectief de procedure niet vertragen zodat het element van rechtsonzekerheid – dat uiteraard relatief is – zo snel mogelijk kan rechtgezet worden.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, Ik wil nog even iets technisch opmerken. De postbode zit in dit geval in een situatie van een arbeidsongeval.

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

14.06 **Yves Leterme** (CD&V): Het is een niet-nakomen van een strafrechtelijk sanctioneerbaar feit, hier is het een politiestraf.

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

De **voorzitter**: Het is een uitzondering.

14.07 **Yves Leterme** (CD&V): Maar het is een uitzondering die niet op juridisch vaste regels staat.

De **voorzitter**: Ze zijn nog niet gepubliceerd, maar elke rechtbank zal ze aanvaarden.

14.08 **Isabelle Durant**, ministre: Avec l'arrêté décidé au gouvernement, envoyé aux Régions, mais non encore publié au Moniteur, une telle décision et peut-être même déjà un passage en conseil des ministres régional ne peuvent-ils pas influencer les choses, en cas d'accident?

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

14.09 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik denk aan bijvoorbeeld betwisting in de sector van de aanvullende verzekeringen. Men is als werknemer van De Post uiteraard verzekerd. Er zijn mensen die aanvullende verzekeringen afsluiten. De private verzekeraar in kwestie – die trouwens losstaat van de arbeidsverhouding – zou hier dan kunnen zeggen dat er een ...

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

De **voorzitter**: Hij zou dat kunnen proberen te zeggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen A566 van de heer Josy Arens, A582 van mevrouw Marie-Thérèse Coenen, A624 van de heer Luc Goutry en A644 van de heer Daan Schalck worden naar een latere datum verschoven.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.48 heures.