



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

20-01-2003

14:00 uur

lundi

20-01-2003

14:00 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 Jean-Pierre Grafé aan de 1
minister van Telecommunicatie en
Overheidsbedrijven en Participaties, belast met
Middenstand, over "de verkoop van gronden aan
de firma BIAC" (nr. A691)

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

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de 4
minister van Telecommunicatie en
Overheidsbedrijven en Participaties, belast met
Middenstand, over "de sluiting van het
Postmuseum te Brussel" (nr A732)

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de 8
minister van Telecommunicatie en
Overheidsbedrijven en Participaties, belast met
Middenstand, over "de overeenstemming van het
Prior-systeem met de beheersovereenkomst van
De Post" (nr. A707)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister 9
van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en
Participaties, belast met Middenstand, over "de
slechte staat waarin het gebouw van het
sorteercentrum Charleroi X zich bevindt"
(nr. A733)

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

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister 10
van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en
Participaties, belast met Middenstand, over "de
beveiliging van het postsorteercentrum Brussel X"
(nr. A748)

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

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de 12
minister van Telecommunicatie en
Overheidsbedrijven en Participaties, belast met
Middenstand, over "de nieuwe regelgeving bij De
Post voor het verzenden van tijdschriften"
(nr. A755)

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

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des 1
Télécommunications et des Entreprises et
Participations publiques, chargé des Classes
moyennes, sur "la vente de terrains à la société
BIAC" (n° A691)

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

Question de Mme Simonne Creyf au ministre des 4
Télécommunications et des Entreprises et
Participations publiques, chargé des Classes
moyennes, sur "la fermeture du Musée de La
Poste à Bruxelles" (n° A732)

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

Question de Mme Karine Lalieux au ministre des 8
Télécommunications et des Entreprises et
Participations publiques, chargé des Classes
moyennes, sur "la conformité du système Prior
avec le contrat de gestion de La Poste" (n° A707)

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

Question de M. Olivier Chastel au ministre des 9
Télécommunications et des Entreprises et
Participations publiques, chargé des Classes
moyennes, sur "l'état dégradé du bâtiment du
centre de tri de Charleroi X" (n° A733)

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

Question de M. Dirk Pieters au ministre des 11
Télécommunications et des Entreprises et
Participations publiques, chargé des Classes
moyennes, sur "la sécurité du centre de tri postal
de Bruxelles X" (n° A748)

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

Question de Mme Frieda Brepoels au ministre 12
des Télécommunications et des Entreprises et
Participations publiques, chargé des Classes
moyennes, sur "la nouvelle réglementation de La
Poste en ce qui concerne l'envoi des revues
périodiques" (n° A755)

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

- Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de voorstellen voor een liberalisering van diensten in het kader van de GATS" (nr. A579) 14
- Sprekers:* **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les offres de libéralisation de services dans le cadre de l'AGCS" (n° A579) 14
- Orateurs:* **Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de concurrentievervalsing door De Post" (nr. A761) 16
- Sprekers:* **Roel Deseyn, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Jan Mortelmans**
- Question de M. Roel Deseyn au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les pratiques contraires à la concurrence de La Poste" (n° A761) 16
- Orateurs:* **Roel Deseyn, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Jan Mortelmans**
- Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de toegankelijkheid van het station van Aarlen" (nr. A566) 20
- Sprekers:* **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité de la gare d'Arlon" (n° A566) 20
- Orateurs:* **Josy Arens, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het toezicht op het bewonersparkeren" (nr. A644) 22
- Sprekers:* **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer
- Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le contrôle des emplacements de stationnement réservés aux riverains" (n° A644) 22
- Orateurs:* **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports
- Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de financiering van de kosten voor het hergebruik van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied" (nr. A696) 23
- Sprekers:* **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie
- Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le financement du coût de la remise en service du Rhin de fer sur le territoire néerlandais" (n° A696) 23
- Orateurs:* **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Yves Leterme**, président du groupe CD&V
- Samengevoegde vragen van 27
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe gebruiksvoorwaarden van de Go Pass" (nr. A712) 27
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de keuze van de spoorwegstations waar de tijdsbeperking voor het gebruik van de Go Pass is opgeheven" (nr. A743) 27
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass" (nr. A765) 27
- Sprekers:* **Olivier Chastel, Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie,
- Questions jointes de 27
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouvelles règles d'utilisation du Go Pass" (n° A712) 27
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le choix des gares ferroviaires où les restrictions en matière d'horaires pour l'utilisation du Go Pass sont supprimées" (n° A743) 27
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les conditions d'utilisation du Go Pass" (n° A765) 27
- Orateurs:* **Olivier Chastel, Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle**

Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

31

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

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

31

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

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

33

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Roel Deseyn**

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

33

Orateurs: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Roel Deseyn**

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

35

Sprekers: **Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

35

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

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

37

Sprekers: **Simonne Creyf, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

37

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

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

41

41

41

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

Questions jointes de

41

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les billets de la SNCB destinés aux demandeurs d'asile expulsés" (n° A727)

41

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

41

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

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

44

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

44

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een mogelijke uitzondering van de helmdraagplicht voor wijkagenten die zich verplaatsen met een bromfiets klasse A" (nr. A746)

47

47

Questions jointes de

47

- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une exemption éventuelle de l'obligation du port du casque pour les agents de quartier se déplaçant en vélomoteur de classe A" (n° A746)

47

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

Sprekers: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Sprekers: **Dirk Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

Orateurs: **Dirk Pieters, Jan Mortelmans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

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

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

van

MAANDAG 20 JANUARI 2003

14:00 uur

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

du

LUNDI 20 JANVIER 2003

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur door de heer Lode Vanoost, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.16 heures par M. Lode Vanoost, président.

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

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

01.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, le gouvernement fédéral a vendu, en 2002, des biens meubles et immeubles à la société BIAC pour un montant approximatif de 471 millions d'euros. La société BIAC vient d'annoncer, ce 7 janvier, que le volume des passagers de l'aéroport de Zaventem avait baissé, en 2002, de plus de 26%, ce qui ne lui permet plus de disposer des fonds nécessaires pour payer l'acquisition des terrains qui lui avaient été concédés, vendus par le gouvernement fédéral.

Le gouvernement aurait – je souhaiterais que vous le confirmiez – autorisé BIAC à payer ce montant en dix années tout en soustrayant la totalité des frais d'assainissement des terrains, dont le coût ne paraît pas avoir été établi. A cet égard, j'aimerais savoir à combien s'évaluent ces frais d'assainissement.

M. le ministre pourrait-il nous préciser:

1. Comment l'Etat belge va comptabiliser cette vente dans ses comptes 2002, étant donné qu'aucun euro n'a été payé en 2002 au Trésor?
2. Comment l'Etat belge peut-il justifier avoir éventuellement renoncé à ces frais d'assainissement du terrain et comment peut-il accorder à une entreprise privée cette facilité de paiement, alors qu'il ne détient que 65% du capital?
3. Que les règles communautaires européennes ont bien été respectées et comment l'Etat envisage de justifier, auprès de la Commission européenne, semblable opération tant sur le plan budgétaire que sur le plan de la concurrence?

Présidente: Marie-Thérèse Coenen.

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

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

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

Monsieur le ministre, j'espère que vous allez nous donner des réponses claires de nature à rassurer le parlement.

01.02 Rik Daems, ministre: Madame la présidente, chers collègues, tout d'abord, le montant qui a été mentionné comme se référant à BIAC, concerne en réalité les ventes totales et non pas seulement BIAC. Les 471 millions d'euros correspondent à l'objectif budgétaire qui m'a été assigné lors de la confection du budget 2002 pour la totalité des biens immeubles. De ce montant, 205 millions se rapportent à BIAC, le reste renvoyant à autre chose. Je devais donc réaliser une somme de 19 milliards d'anciens francs belges dont 8 milliards étaient déjà atteints. C'est un élément important puisqu'il s'agit d'un montant de 205 millions d'euros.

Ensuite, le ministre du Budget a tenu compte des coûts d'assainissement qui sont à charge de l'Etat à concurrence de 90 ou 95% -sauf erreur de ma part- car c'est le vendeur qui est responsable pour l'assainissement des terrains. Cependant, il y avait un "incentive", c'est-à-dire qu'un certain pourcentage, 5 ou 10%, était à charge de BIAC lui-même.

Le ministre du Budget a déclaré avoir soustrait un certain montant -à vérifier- des 205 millions avant que ceux-ci ne soient comptabilisés dans le résultat de 2002. Par conséquent, le résultat est bel et bien comptabilisé dans l'exercice 2002. A ce sujet, signalons que, selon les règles de comptabilité européennes, dès qu'une opération immeuble est statuée de façon irrévocable, il faut comptabiliser le montant indépendamment du paiement physique de l'opération. Il s'agit d'une règle de comptabilité. Ainsi, dans ce cas-ci, comme l'acte a été passé en 2002, il faut comptabiliser le total des montants en 2002. Si l'acte avait été passé en 2001, il aurait dû être comptabilisé en 2001.

Conformément à l'article 2, § 3 de l'arrêté royal du 30 décembre 2002 portant exécution de la loi-programme autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la s.a. BIAC jusqu'en 2012, des conditions ont été consenties à BIAC pour financer cette acquisition.

L'attestation d'équité émise dans ce cadre par l'expert de Deloitte & Touche certifie que les conditions consenties sont bel et bien conformes au marché.

En fait, c'est donc comptabilisé en 2002. Les paiements se font en exécution de l'accord qui a été passé. Selon Deloitte & Touche, aucun avantage de quelque nature que ce soit n'a été consenti à Biac, dans le cas que je viens de citer. Dès lors, l'opération a bien respecté les règles européennes en la matière puisque je suppose que les règles que vous mentionniez portent sur la concurrence loyale.

Voilà les éléments de réponse que je peux vous communiquer. Mais je tiens à vous indiquer que pour toute opération impliquant des biens immeubles, c'est la date de l'acte irrévocable de vente ou de passation qui compte, en termes de comptabilité, pour le montant total de l'opération. On peut aussi le voir, par exemple, à travers le programme de financement alternatif de la Régie des bâtiments, qui

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

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

Volgens de Europese regels moet de verkoop van onroerend goed geboekt worden op de datum waarop de akte definitief werd opgesteld, onafhankelijk van de datum van effectieve betaling.

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

a été entamé par le gouvernement précédent, pour lequel on comptabilise le montant au moment où le bâtiment est livré. On ne comptabilise pas les dépenses quand elles sont effectuées. C'est un peu l'inverse, si vous voulez. Ce sont donc des règles comptables que nous avons suivies, qui sont d'ailleurs les règles européennes.

01.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le ministre, comme d'habitude, vous ne répondez que partiellement aux questions que l'on vous pose. Vous n'avez répondu qu'à une de mes questions.

Je voudrais savoir si l'octroi des termes et délais est intervenu postérieurement à la vente. Sur le fait de postposer et d'échelonner sur dix ans le montant du paiement, à ma connaissance, ce délai n'était pas prévu dans l'acte de vente initial. Et cela va donc entraîner un problème de trésorerie pour l'Etat.

Qu'avez-vous obtenu en échange de cet échelonnement? Des intérêts compensatoires sont-ils prévus?

01.04 Rik Daems, ministre: Normalement.

01.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Vous me répondez "normalement". Je pense comme vous mais je souhaiterais néanmoins que vous vérifiiez cet élément. Vous connaissiez ma question; elle vous avait été communiquée.

Deuxièmement, en ce qui concerne les frais d'assainissement de viabilisation des terrains, nous ne saurons finalement jamais à charge de qui ils seront. Vous avez dit: "Je crois qu'il s'agit de 5 à 10% ...". A ce sujet également, je souhaiterais une réponse plus précise. Les frais de viabilisation étaient-ils prévus à charge du vendeur ou de l'acquéreur et à combien les estimez-vous? Entre 5 et 10%, il y a une différence!

01.06 Rik Daems, ministre: Monsieur Grafé, je vous fournirai le détail de ces éléments par écrit.

01.07 Jean-Pierre Grafé (cdH): Vous dites cela à chaque fois et puis, je ne reçois jamais de réponse écrite ultérieurement!

01.08 Rik Daems, ministre: Comme je vous l'ai dit, je vous fournirai ces éléments en détail par écrit car je ne veux pas commettre d'erreurs. Si je vous donne des chiffres que je pense être corrects et qui s'avèrent inexacts par la suite, vous introduirez une question en disant que je vous ai menti!

01.09 Jean-Pierre Grafé (cdH): Vous avez reçu ma question fin décembre.

01.10 Rik Daems, ministre: Je ne dispose pas des éléments pour le moment.

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

01.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Was het de verkoper of de koper die de saneringskosten ten laste moest nemen?

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

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

La **présidente**: Monsieur Grafé, la réponse est fournie.

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

01.11 Jean-Pierre Grafé (cdH): Elle n'est pas fournie. J'ai reçu une réponse qui ne me satisfait pas.

La **présidente**: La question avait déjà été posée au mois de décembre dans le cadre du débat budgétaire.

01.12 Jean-Pierre Grafé (cdH): Pas celle-là!

La **présidente**: Je l'ai posée. Je sais ce que je dis.

01.13 Rik Daems, ministre: J'ai reçu la question le 10 janvier 2003 à 12 heures.

La **présidente**: Le problème n'est pas là.

01.14 Jean-Pierre Grafé (cdH): Madame la présidente, c'est d'autant plus grave puisque, selon vous, le ministre qui aurait déjà répondu à ces questions, dit aujourd'hui ne pas être certain de pouvoir me répondre exactement.

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

La **présidente**: Cette question avait été posée dans le cadre du débat budgétaire.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

02.01 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou u willen ondervragen over de beslissing om het Postmuseum te Brussel te sluiten.

02.02 Minister Rik Daems: Zei u dat het mijn beslissing was? Wat hebt u gezegd?

02.03 Simonne Creyf (CD&V): Ik heb het over de beslissing om het Postmuseum te sluiten. Daarover had ik u graag ondervraagd.

Het Postmuseum is opgericht bij koninklijk besluit van 1931 en het museum herbergt een uitgebreide en waardevolle collectie. Dat kan ook niet verwonderen, gezien de posterijen in België een heel rijke geschiedenis hebben. Historisch heeft de Belgische Post altijd het voortouw genomen bij de ontwikkeling van de postdiensten in Europa. Het Postmuseum heeft het patrimonium van De Post zorgvuldig verzameld en bewaard.

Met het oog op de vrijmaking van de markt van de postdiensten,

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

rommelt het in de postwereld. Dat heeft ook zijn weerslag op het Postmuseum. Sedert het aanstellen van gedelegeerd bestuurder Frans Rombouts en diens vervanger Johnny Thijs, heeft De Post voortdurend bekibbeld op de werking van het museum. In september 2000 sloot het Postmuseum zijn deuren voor verfraaiingswerken. Van die werken blijkt niets in huis te zijn gekomen. Wel heeft het personeel in de tussentijd talloze scholen, die een bezoekje aan het museum wilden brengen, moeten teleurstellen. Per slot van rekening staat De Post nog altijd in het leerplan van de Vlaamse scholen. Die scholen moeten van het maatschappelijk belang van het Postmuseum niet meer worden overtuigd gezien de vele aanvragen die vanuit het onderwijs komen om het museum te bezoeken. De raad van bestuur van de NV De Post denkt daar dus anders over. In een brief van 17 december 2002 wordt het personeel van het Postmuseum op de hoogte gebracht dat de raad van bestuur op 22 november 2002 heeft beslist om het Postmuseum definitief te sluiten.

De personeelsleden van de entiteit komen in aanmerking voor reconversie. De historische objecten van het Postmuseum zullen op diverse locaties – postkantoren en andere wellicht – over het ganse land aan het publiek getoond worden.

Mijnheer de minister, mijn vragen hierover zijn de volgende. Zal de museale functie van het Postmuseum, namelijk het verzamelen en conserveren, nu verloren gaan? Wie zal de collectie van het Postmuseum op peil houden als er geen museum meer is, noch een conservator? Waar zal de rijke collectie van het Postmuseum terecht komen, of waar zal ze worden gestockeerd? Is de beslissing tot sluiten wettig, gezien het koninklijk besluit van 1931 nog steeds van kracht is? Bent u bereid om een oplossing uit te werken tot behoud van het Postmuseum? Zo ja, welke oplossing zou dat kunnen zijn? Er kunnen diverse alternatieven worden overwogen. Het Postmuseum is gelegen aan de Zavel te Brussel in een schitterend pand, zowat het grootste van de hele Zavel. Er is nog een huurperiode voor 18 jaar. De huur is relatief gunstig, omdat het gaat om een actor uit de culturele sector. Ik denk dat, gezien de uitstraling, de ligging en de mogelijkheden van dit gebouw, er toch andere commerciële functies aan verbonden kunnen worden, zodat men het een en het ander zou kunnen realiseren.

02.04 Minister **Rik Daems**: Mevrouw de voorzitter, collega Creyf, dit is een interessante vraag. De Post liet reeds geruime tijd blijken dat een volwaardig museum, met een blijvende aantrekkingskracht voor het publiek, en dat de vergelijking zou kunnen doorstaan met een groot Brussels museum, geen haalbare kaart is. Waarom? Vooral de collectie historische voorwerpen – ik heb het niet over de filatelistische collectie – is gefragmenteerd en onvolledig. Ik weet niet of er u ooit bent geweest, maar uiteindelijk was daar niet zo heel veel te zien. Het is een vrij kleine ruimte met een paar objecten. Men heeft daar twee of drie postkantoortjes opgebouwd, maar uiteindelijk was het geen groot Postmuseum die naam waardig, bij wijze van spreken. Dat is echter een persoonlijke appreciatie.

De inschatting die door De Post is gemaakt, en waarvoor zij ook de verantwoordelijkheid dragen – het is de raad van bestuur van De Post die in dezen de volle verantwoordelijkheid draagt – was dat het uiteindelijk niet te verantwoorden was om dit op deze manier verder

encore démarré à ce jour.

Le 22 novembre 2002, le conseil d'administration a décrété la fermeture définitive du Musée postal. Les membres du personnel pourront faire l'objet d'une mesure de reconversion. Les objets historiques seront montrés au public en des lieux répartis sur l'ensemble du pays.

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

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

te laten bestaan. Er is dan ook een onderscheid tussen de historische collectie van de postzegels en de collectie van historische voorwerpen. Hoe dan ook wil De Post binnen het bedrijf een blijvende rol geven aan haar verleden. Dat is duidelijk. U hebt ook verwezen naar de scholen.

De raad van bestuur heeft ook een nieuw concept goedgekeurd, dat als doel heeft zowel de zegelcollectie als het cultureel en industrieel erfgoed – alhoewel ik dat nogal grote woorden vind voor hetgeen daar stond – te beheren, op basis van publieksgerichte activiteiten. Het meest belangrijk zijn natuurlijk de zegelcollectie, de archieven en de bibliotheek. Dat is meteen ook een collectie die bijna exclusief interesse krijgt uit filatelistische kringen, want daarbuiten heeft die collectie slechts een beperkte aantrekkingskracht.

Daarnaast heb je die collectie historische voorwerpen. In deze collectie zitten wel interessante zaken. De samenhang om de geschiedenis van De Post in deze collectie consistent weer te geven, is echter wat mager. Daarom is men nu aan het bekijken hoe die collectie anders kan worden voorgesteld.

Dit roept meteen de vraag op waar ze dan wel kan worden voorgesteld. Op dit ogenblik is het zo dat het vanuit De Post in ieder geval niet de bedoeling is om de collecties te gaan splitsen, maar men heeft op dit ogenblik geen locatie gedetermineerd. Ze blijven dus ter plaatse. Men wil in ieder geval de collecties in museumkundig verantwoorde omstandigheden bewaard zien.

U vraagt zich misschien af hoe het zit met het koninklijk besluit. Conform de wet van 1991 op de overheidsbedrijven kan de raad van bestuur al de handelingen verrichten die nodig of dienstig zijn voor het verwezenlijken van het doel van het bedrijf. Met andere woorden, de genoemde wet van 1991 wettigt de raad van bestuur om dat koninklijk besluit te wijzigen. Dat is een sui generis-verhaal dat niet alleen voor De Post geldt. Het geldt ook voor andere overheidsbedrijven. We mogen immers niet in een situatie terechtkomen waarbij men koninklijke besluiten moet maken voor alles wat vóór 1991 ooit bij koninklijk besluit werd geregeld. Het ging immers uitdrukkelijk over zaken van bestuurlijke en operationele aard binnen de overheidsinstantie die De Post op dat ogenblik nog was. De raad van bestuur mag dat koninklijk besluit dus wel degelijk wijzigen.

Het lijkt mij een belangrijke vraag of ik als bevoegd minister, los van het feit dat de uitdrukkelijke bevoegdheid terzake bij de raad van bestuur ligt, een steentje wil bijdragen in deze zaak. Het antwoord is "ja". Ik heb over deze zaak met de heer Johnny Thijs al een gesprek gehad. Het kwam mij immers voor dat het enerzijds perfect verdedigbaar is om een ander concept uit te werken. Als iemand het Postmuseum al kende, kon dit museum inderdaad op zijn zachtst gezegd die naam niet echt waardig zijn, gegeven hetgeen er voorhanden was en gegeven de locatie van het museum. Anderzijds vond en vind ik het nog altijd heel belangrijk dat men vooral het filatelistische karakter van het museum heel goed bewaart en toegankelijk houdt.

Op dit ogenblik is er geen definitief besluit is genomen. Ik zie echter toch een mogelijkheid om in de komende weken een locatie te

provisoirement sur place.

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

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

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

vinden. Met uw goedkeuring zal ik die locatie meteen ook aan de voorzitter van de commissie meedelen, die u daarover dan kan berichten. Ik hoop over de locatie binnen een tijdspanne van enkele weken uitsluitel te hebben. Ik vind het Postmuseum, en zeker het filatelistische gedeelte, immers heel belangrijk. Het moet goed worden bewaard. Het moet zeker open blijven voor het brede publiek. We moeten natuurlijk wel rekening houden met de wetenschap dat het vooral belangrijk zal zijn voor de filatelistische verenigingen in ons land.

02.05 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud dus ten eerste dat u iets wenst te doen voor het behoud van het Postmuseum. Ik onthoud ook dat u ons op dit ogenblik nog niet kan zeggen op welke wijze het museum precies zal worden behouden. Dat wil dus zeggen dat we die zaak zullen volgen. Binnen afzienbare tijd kunnen we u dan misschien ondervragen over de manier waarop het behoud van het museum wordt verwezenlijkt.

De vraag is ook of het museum op dezelfde locatie als de huidige blijft. Denkt u niet dat het museum, gezien de ligging en de ruimte van het gebouw, verbonden zou kunnen worden met een andere commerciële functie? Zo zou men het een met het ander kunnen valoriseren. Op die manier zou het gebouw allicht ook meer mensen aantrekken. Deze mensen zouden ook het museum kunnen bezoeken. Mocht de groep anderhalf miljoen euro per jaar krijgen – ik heb dit bedrag vernomen van de groep zelf –, zou men een gedegen werking kunnen uitbouwen.

Men zou het museum dan op een gedegen manier kunnen uitbouwen, zodat niet alleen de postzegelafdeling goed onderhouden en het bezoeken waard is, maar ook de historische voorwerpen allicht nog in een beter kader zouden kunnen worden gepresenteerd. Die piste werd door mensen van het postmuseum die ermee bezig zijn, zelf gesuggereerd. De vraag is of dat ook een piste is in uw plan. U zoekt eerder naar een andere locatie?

02.06 Minister Rik Daems: Ik denk dat het in de eerste plaats – maar dat staat los van enige concertatie – een weinig haalbare kaart is om bijkomende overheidsmiddelen te bezorgen aan De Post om een museum te onderhouden. Dat lijkt me vrij gek, wanneer men weet dat er al heel veel musea bestaan. Samen met De Post kijk ik in deze richting: kunnen we geen gebruikmaken van de bestaande faciliteiten en de expertise die er is. Op die manier kunnen we de stukken, en dat met zeer geringe meerkosten, op een volwaardige manier en in aanvulling op bestaande collecties – eventueel met andere themata – toch onderbrengen. Dat lijkt mij de logica te zijn.

Of dat nu zal eindigen in een concrete oplossing, daar kan ik vandaag spijtig genoeg geen antwoord op geven. Dat lijkt mij logischer te zijn. Wil men trouwens dat echt kleine museum, dat zeer onvolledig is, ofwel vervolledigen ofwel het concept ervan veranderen, dan brengt enorm veel kosten mee. Bekijkt men het gebouw, dan is dat daarvoor niet geschikt. Ik denk dat het dus een terechte beslissing is.

Ik had natuurlijk ook liever gezien dat er reeds een alternatief op poten stond. De raad van bestuur heeft bepaalde kosten en bepaalde inschattingen gedaan. Voor uw informatie, zij moeten nu 3% meer op

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

Le personnel du musée m'a demandé explicitement s'il n'était pas possible de conserver la même localisation. Les membres du personnel pensent pouvoir développer le musée et en assurer un bon fonctionnement avec un montant annuel de 1,5 millions d'euros. Quel est le point de vue du ministre à cet égard?

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

de kosten gaan werken dan voorzien was. Ze moeten dat doen ingevolge de geliberaliseerde markt en de verslechterende economie. Dat speelt allemaal mee. Men moet dan ook op diverse elementen werken. De omvorming van De Post – gelukkig dat we daaraan begonnen zijn – zal dus nog heel wat moeite kosten. Dit is spijtig genoeg een onderdeel daarvan. Het staat los van het feit dat ik me uitdrukkelijk ertoe engageer dat er daarvoor een oplossing moet komen. Ik heb terzake al stappen met de afgevaardigd bestuurder gedaan.

02.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik hoop dat die oplossing niet te lang uitblijft. Als er tussen de beslissing om iets te sluiten en een nieuwe oplossing te veel tijd zit, dan bestaat het gevaar op het teloorgaan ervan. Die periode is zeer risicovol. In die omstandigheden zal ik dan over afzienbare tijd de oplossing onder de loop nemen.

La présidente: Monsieur le ministre, outre la philatélie, il existe des archives iconographiques remarquables.

On oublie souvent ce côté-là et c'est un patrimoine qui s'est accumulé lorsque la Belgique était à la pointe, aux 18^e et 19^e siècles, pour le lancement de La Poste. Il faut être attentif à l'ensemble.

02.08 **Rik Daems**, ministre: Quand je parle de philatélie, j'englobe les archives et la bibliothèque. Lorsque vous allez au Musée maintenant, vous pouvez voir quelques petits bureaux de poste qui ont été rénovés mais c'est surtout l'autre partie qui est importante.

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

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

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

03.01 **Karine Lalieux** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le système Prior mis en place par La Poste a fait couler beaucoup d'encre, tant sur son principe que sur son efficacité. Sans vouloir remettre en question la base même de ce système, à savoir une tarification différenciée, je m'interroge néanmoins sur sa conformité avec le contrat de gestion. Si je ne me trompe, vous devrez adopter un avenant au contrat de gestion pour réguler la situation.

J'ai deux questions à vous poser. Quelles seront les exigences de l'acheminement J+1 pour le Prior et pour le résidu du Prior non distribué le lendemain? Quelles seront les normes de qualité exigées pour le non-Prior? On parle aujourd'hui de J+3.

03.02 **Rik Daems**, ministre: Madame Lalieux, comme vous êtes

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

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

02.08 **Minister Rik Daems:** Als ik over filatelie spreek, zie ik noch het archief, noch de bibliotheek over het hoofd.

03.01 **Karine Lalieux** (PS): Om de PRIOR-regeling van De Post in overeenstemming te brengen met het beheerscontract heeft u een aanhangsel bij het contract aangenomen, of misschien moet u dat nog doen. Welke eisen worden er gesteld aan de postbestelling op D+1 voor PRIOR-zendingen en voor de overblijvende poststukken die 's anderendaags niet besteld werden? Welke normen gelden er voor NON PRIOR-zendingen?

03.02 **Minister Rik Daems:** De

toujours bien informée, vous savez sans doute qu'un projet d'avenant a été approuvé par le conseil d'administration de La Poste. Il avait été inscrit dans les divers à l'ordre du jour du conseil de la semaine dernière. Faute de temps au cours de cette réunion, ce projet n'a cependant pas pu être analysé. Je suppose que ce sera fait dans les semaines qui viennent.

Ce projet d'avenant reprend les éléments du Prior qui se trouvaient déjà dans le premier contrat, à savoir atteindre l'objectif de 92% de distribution en 2003 pour arriver aux environs de 95% en 2006. On augmente de 5% le pourcentage de base de distribution du résidu de 5%. Cela signifie que, lorsque vous avez un J+1 à 92%, on peut se permettre un J+2 à 97%. Mais il restera toujours un petit résidu qui représente néanmoins un nombre important de lettres.

C'est ce qui s'est malheureusement passé lors du lancement de ce système. Quand vous devez distribuer 12 millions de lettres par jour avec un pourcentage de 90%, cela signifie qu'un nombre important de lettres n'arrivent pas en J+1 et les personnes victimes de ce résidu sont effectivement plusieurs milliers.

J'ajoute que j'avais déjà émis des réserves auprès de La Poste sur le fait d'avoir introduit ce système au mois de novembre 2002. Il m'a été répondu que c'était le meilleur moment de constater tous les problèmes éventuels, c'est-à-dire quand la masse de distribution de courrier est la plus grande. Il y a du pour et du contre dans cette argumentation mais je pense que les inconvénients ont été un peu trop importants. Voilà pour le Prior.

Pour le non-Prior, le projet d'avenant propose une progression exactement identique, à savoir 92% pour le J+3 en 2003, avec une augmentation aux environs de 95% en 2006. On remet aussi les 5% additionnels endéans les 4 jours. Donc, les 92% en 2003 pour le J+1 atteignent 97% en J+2. Pour les non-Prior: 92% en J+3 et 97% en J+4 en 2003.

03.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, j'espère que ces chiffres seront communiqués à toute la population pour qu'elle puisse comprendre ce système et qu'il n'y ait pas de malentendu sur les ambitions de La Poste. Avec les nouveaux centres de tri, je crains qu'il y ait encore des couacs et que ces pourcentages ne soient pas tout à fait respectés. Il faut une réelle communication sur ces chiffres. J'espère aussi que le pourcentage augmentera plus vite que vous venez de le dire.

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

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

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

04.01 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai eu la semaine dernière quelques informations émanant

raad van bestuur van De Post heeft een ontwerp-aanhangsel bij het contract goedgekeurd. Daarin staan de contractbepalingen inzake PRIOR-zendingen: in 2003 moet 92% van de PRIOR-zendingen daags na de afgifte besteld zijn. Tegen 2006 moet een percentage van 93, 94 of 95% gehaald worden. Voor de overblijvende poststukken wordt het basispercentage met 5% verhoogd, waardoor 97% van de stukken op D+2 zal worden bezorgd. Elke dag worden er twaalf miljoen brieven verstuurd. Als maar 90% van die poststukken binnen de normale termijn besteld wordt, komen er veel te veel brieven niet tijdig bij de geadresseerde aan.

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

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

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

04.01 Olivier Chastel (MR): Het gebouw waarin het sorteercentrum

de travailleurs du centre de tri de Charleroi X, qui me répercutent le fait que le bâtiment-même du centre de tri, qui n'est pourtant pas très vieux – il a été inauguré début des années 90, en 92-93 –, semble se dégrader dangereusement. En effet, le toit de l'édifice se détériore de plus en plus au point qu'il pleut régulièrement sur un certain nombre d'équipements, notamment des outils informatiques. Plus grave encore, certains travailleurs ont constaté que des pilastres de soutènement, supportant les différents étages, apparaissent comme désolidarisés des structures porteuses du bâtiment. Chacun sait que dans ce cas, la structure même et la stabilité du bâtiment sont mises en péril, notamment au niveau de l'espace réservé aux services Axitrans.

J'aurais voulu savoir si vous pouviez confirmer ces constatations qui semblent compromettre sérieusement la stabilité et la sécurité du bâtiment. En outre, j'aimerais savoir comment et quand les services concernés de La Poste ont pris connaissance de ces dégradations et si des dispositions sont prises pour pallier ces dégradations et ainsi garantir la sécurité des travailleurs du centre de tri.

04.02 Rik Daems, ministre: Madame la présidente, les éléments de réponse qui m'ont été fournis par La Poste sont les suivants.

D'abord, les services de La Poste indiquent qu'ils sont au courant en ce qui concerne la toiture. Ils confirment que des mesures ont été prises pour protéger le personnel et les machines. Pendant des années, La Poste a effectué des réparations pour éviter une aggravation de la situation. On peut effectivement se demander pourquoi un bâtiment encore assez récent rencontre ce type de problèmes. A ce stade, des devis ont été demandés mais avant que l'on réalise l'ampleur des réparations à effectuer.

Ensuite, La Poste affirme qu'aucune dégradation aux pilastres porteurs du bâtiment n'est de nature à mettre en danger la stabilité du bâtiment. On a demandé – j'en ai formulé la demande aujourd'hui – que les services de maintenance du bâtiment procèdent aux constatations nécessaires. Ce sont donc bien les services de maintenance ayant réalisé les vérifications qui indiquent qu'il n'y a pas de dégradation de nature à mettre la stabilité en danger.

Il est logique, dit ce même service, que les poutres puissent bouger par rapport aux pilastres, puisque c'est le principe même de construction qui induit cette conséquence.

Il existe des fissures au niveau des maçonneries non porteuses élevées après les gros-œuvres, mais ce phénomène ne devrait pas mettre en danger la sécurité des travailleurs du centre de tri.

Cela dit, si le personnel est inquiet – autrement, vous n'auriez jamais obtenu une telle information –, je demanderai qu'il soit procédé à une constatation formelle, en commençant par informer les responsables de la question qui a été posée, comme je le fais toujours. Le rapport qui me sera transmis déterminera s'il y a lieu de s'inquiéter ou non. Il serait inadmissible de ne rien faire quand on reçoit une information sur un danger éventuel sur le terrain. Je veillerai à ce que toutes les mesures nécessaires soient prises.

04.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie

Charleroi X is gevestigd en dat pas in het begin van de jaren negentig in gebruik werd genomen, zou in zeer slechte staat verkeren. Vooral de pijlers, het dak en de ruimte waarin de dienst Axitrans is gehuisvest, zouden er slecht aan toe zijn.

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

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

Volgens de aard van de constructie moeten de balken kunnen bewegen, waardoor barsten kunnen ontstaan in het metselwerk. Dat houdt geen gevaar in voor het personeel. Toch zal ik een nieuwe formele vaststelling vragen, om iedereen gerust te stellen.

04.03 Olivier Chastel (MR): Ook

pour votre prise en considération des renseignements qui me sont fournis. Je ne veux pas être exagérément alarmiste, mais il y a sans doute lieu de procéder à une seconde vérification, eu égard aux informations qui me sont transmises, ne fût-ce que pour rassurer le personnel sur l'état du bâtiment.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten

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

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

05.01 **Dirk Pieters** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag gaat effectief over het postsorteercentrum Brussel X, maar meer bepaald ook de beveiliging aldaar. Ons bereiken klachten die wij zeer ernstig nemen over de beveiliging van het postsorteercentrum Brussel X. Naar verluidt kunnen cheques, kredietkaarten en andere waardevolle zaken daar spoorloos verdwijnen. Wellicht kunnen enkele malafide personeelsleden ongestoord de briefwisseling van bedrijven en particulieren onderzoeken op speurtocht naar waardevolle zaken. Van controle is nauwelijks sprake. Wagens kunnen het bedrijventerrein ongestoord oprijden en verlaten, zonder enige controle. De aanwezige slagbomen en voorziene controleposten met videobewaking werden naar het schijnt nooit in bedrijf gesteld. Men kan zich ook de vraag stellen voor welke enorme sommen De Post op deze wijze eigenlijk reeds bedrogen werd door dit totale gebrek aan controle. In de loop van het jaar had op het bedrijfsterein onder bedreiging van vuurwapens een car jacking plaats op een postvoertuig. Wellicht is dit door nonchalance mogelijk geweest en dan is dat toch wel onbegrijpelijk!

Wij zouden van de minister het volgende willen vernemen. Wat houdt het beveiligingsbeleid van Brussel X op het terrein zelf in? Als het waar is wat we hier juist vertellen – waarom zouden we daaraan twijfelen? – wanneer gaat men dan eens werk maken van een goede beveiliging van de zendingen? Waarom voert Brussel X geen controle uit op de behandeling en sortering van de briefwisseling?

Een tweede vraag dan, misschien in ondergeschikte orde. Overweegt De Post de benadeelden schadeloos te stellen voor de ontvreemding van hun tegen betaling ter beschikking gestelde zendingen? Zo ja, hoe? Het gaat hier niet alleen over recente zaken, maar ook over alle reeds vroeger gepleegde diefstallen.

05.02 **Minister Rik Daems**: Mevrouw de voorzitter, collega Pieters, de videobewaking zoals destijds uitgewerkt voor de beveiliging van Brussel X is nog altijd operationeel. De afsluiting van de terreinen door middel van slagbomen is na korte tijd stopgezet, omdat dit vertragingen voor het product gaf en omdat de slagbomen continu

ik denk dat een tweede controle aangewezen is.

05.01 **Dirk Pieters** (CD&V): La protection du centre de tri postal de Bruxelles X laisse à désirer. Les plaintes affluent en très grand nombre: chèques, cartes de crédit et autres objets de valeur disparaissent régulièrement. Des membres du personnel malhonnêtes ont la possibilité de fouiller la correspondance de sociétés et de particuliers sans être dérangés. Il n'y a pratiquement aucune forme de contrôle: des véhicules peuvent pénétrer sur le site de l'entreprise et en sortir librement. Les barrières ne fonctionnent pas et les postes de contrôle équipés d'une surveillance vidéo n'ont jamais été mis en service. Ce manque flagrant de contrôle a coûté très cher à La Poste. L'année passée, le terrain de la société a même été le théâtre du car-jacking d'un véhicule de La Poste. Comment La Poste organise-t-elle les mesures de sécurité à Bruxelles X? Pourquoi les envois ne sont-ils pas protégés? Pourquoi Bruxelles X ne surveille-t-il pas le traitement et le tri de la correspondance? Comment La Poste règle-t-elle l'indemnisation des clients dont les envois postaux ont disparu?

05.02 **Rik Daems**, ministre: Contrairement à ce qu'affirme M. Pieters, la surveillance vidéo de Bruxelles X est opérationnelle. Les barrières ne sont plus utilisées

beschadigd werden. Op het behandelen en sorteren van briefwisseling wordt tegenwoordig meer dan ooit controle uitgevoerd met speciale teams; u hebt daar onlangs in de pers wel kennis kunnen van nemen. In verband met het verdwijnen van cheques, kredietkaarten en/of andere waardevolle zaken werd door de afdeling Investigaties van de directie Prevention, Health and Security – dat is dan in het Engels – samen met de politie een onderzoek ingesteld. In december jongstleden werden malafide personeelsleden door de politie aangehouden. Dat heeft ook de pers gehaald. Naar aanleiding van dit feit werden de vestiaires van alle personeelsleden gecontroleerd op aanwezigheid van zendingen en poststukken. Daar werd geen enkele onregelmatigheid vastgesteld, meldt De Post mij, waaruit zou kunnen blijken dat de interne controleprocedures hun deugdelijkheid bewijzen.

Een zaak is natuurlijk de veiligheid waarborgen. Als men kwaad wil doen, kan dat altijd gebeuren, maar men probeert het toch te vermijden. Een tweede vraag is: als het toch gebeurt, hoe gaat u dan een schadeloosstelling uitwerken? Alle benadeelden die klacht indienen omtrent het verdwijnen van een zending binnen de poststructuur, werden en worden nog steeds vergoed zoals voorzien in de algemene voorwaarden en conform de bepalingen van het beheerscontract. Het is vanzelfsprekend dat een vergoeding zal verschillen naargelang het type zending waarvoor men klacht indient. Voor een verzekerde zending wordt de klant vergoed naargelang het bedrag van de verzekering. De vergoeding voor een aangetekende brief is internationaal overeengekomen en in alle landen gelijk – het is dus geen alleenstaand fenomeen – en staat gelijk met dertig speciale trekkingsrechten. Bij verlies, beschadiging of ontvreemding van een gewone zending ontvangt de afzender de waarde van de frankering. Een trekkingsrecht is 1,3458 euro. Ik zal mijn antwoord schriftelijk geven aan de voorzitter. Dat betekent dat voor 2002 die dertig trekkingsrechten iets meer dan veertig euro betekenen in geval van verlies van een aangetekende zending. Dat is toch wel aanzienlijk.

Het is een internationaal overeengekomen norm. Voor een aantal gevallen zal het de geleden schade dekken, voor andere gevallen niet.

parce qu'elles ralentissaient le fonctionnement du centre de tri postal, mais aussi parce qu'elles étaient régulièrement endommagées. Le contrôle du traitement et du tri s'effectue par des équipes spéciales de contrôle. En ce qui concerne la disparition d'envois postaux de valeur, le service de sécurité interne de La Poste a ouvert une enquête en collaboration avec la police en décembre 2002. Cette enquête a fourni des résultats: plusieurs membres du personnel malhonnêtes ont été arrêtés. A la suite de ces arrestations, tous les vestiaires du personnel ont été contrôlés, sans résultat toutefois. Voilà qui démontre que le contrôle interne fonctionne effectivement. Les personnes qui portent plainte à la suite de la perte ou de l'endommagement de leurs envois postaux sont indemnisées en fonction de la nature de l'envoi. En cas de perte d'un envoi assuré, le montant assuré est versé. En cas de perte d'une lettre recommandée, la personne lésée reçoit l'équivalent de 30 droits de tirage spéciaux, ce qui revient aujourd'hui à un montant d'à peu près 40 euros. En cas de perte d'un envoi ordinaire, le montant de l'affranchissement est versé en tant qu'indemnisation. Ce système d'indemnisation est conforme aux accords internationaux en la matière.

05.03 Dirk Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

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

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

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik meen te weten dat die vraag u vorige week eveneens werd overgezonden door de betrokken vereniging.

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): La Poste a instauré un nouveau règlement destiné à permettre

Ik wil de problematiek echter even opentrekken want indien dat geldt voor deze vereniging, dan zullen wellicht ook andere verenigingen daarover klagen.

Het gaat over een als het ware bovenlokale culturele vereniging gevestigd te Neerpelt, die in het verleden haar tijdschriften altijd kon afgeven in het postkantoor van Neerpelt dat over de nodige ruimte beschikt om in te staan voor de bediening van de hele regio Noord-Limburg.

Een en ander blijkt evenwel te zijn veranderd, waardoor de verenigingen thans hun tijdschriften moeten afgeven in het grote postcentrum te Hasselt. Dit is een zeer discriminerende maatregel voor verenigingen waarvan de zetel niet centraal is gelegen in Genk of in Hasselt. Bovendien is de nieuwe regeling zeer complex. Men zou vooraf een afspraak moeten maken om de tijdschriften af te geven en de zending zou in speciale bakken moeten worden geleverd, die niet voorradig zijn en evenmin ter beschikking staan in het postkantoor van Neerpelt. Dat betekent dat men eerst de bakken in Hasselt moet afhalen.

Daarnaast wordt er ook geklaagd over communicatieproblemen, maar dat laat ik even in het midden want dat wordt wellicht vlug aangehaald op het ogenblik dat een en ander moeilijker verloopt.

Wat betreft de dienstverlening in het algemeen zou ik u willen vragen, mijnheer de minister, u of bereid bent die gang van zaken te laten onderzoeken en eventueel een voorstel tot nieuwe regeling te laten uitwerken in verband met dergelijke situaties die veel ongemak, alsook tijd- en energieverspilling met zich brengen voor betrokkenen.

Ik weet niet of dezelfde regeling ook van toepassing is voor bedrijven of bedrijvenverenigingen en dergelijke, maar ik vrees dat de problematiek veel ruimer is dan deze die ik hier uiteenzette.

06.02 Minister **Rik Daems**: Mevrouw de voorzitter, collega Brepoels, zendingen vanaf duizend stuks moeten worden afgegeven in een Mass Point Center – en zo zijn er vijftientig verspreid over het hele grondgebied – wil men aanspraak maken op een verminderd tarief, want daarover gaat het.

De regeling is ingegaan samen met alle andere tariefregelingen op 18 november en werd voorafgegaan door een informatiecampagne en een mailing. De Post gaat ervan uit dat er een kleine tegenprestatie wordt gevraagd aan de klant in ruil voor een zeer voordelig tarief, een betere service en een aangepaste infrastructuur.

Men zou er kunnen van uitgaan dat hoe verder men woont van zo'n center, hoe minder men gelijk wordt behandeld, maar dat geldt voor om het even welk center, waar het ook gelegen is.

De klant is niet verplicht om een afspraak te maken alvorens zijn zendingen aan te bieden, maar De Post raadt het de klanten wel aan om de wachttijden aan het loket of aan de loskade te vermijden. Het is evenmin waar dat men wordt verplicht om de zendingen af te geven in speciale bakken. Dit kan nog steeds gebeuren in zakken, in containers of op paletten. Indien de klant echter zijn zending in

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

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

06.02 **Rik Daems**, ministre: Depuis le 18 novembre, La Poste a effectivement instauré un nouveau système applicable aux envois expédiés à plus de mille exemplaires et donnant droit à une réduction de tarif. Il est vrai qu'un effort supplémentaire sera demandé aux clients, en particulier à ceux n'habitant pas à proximité d'un Mass Point Center. La Poste ne leur demandera pas de prendre préalablement rendez-vous avec elle mais elle le leur recommandera. Les bacs spéciaux ne seront pas obligatoires: les clients pourront aussi employer des sacs, des conteneurs ou des palettes. Ces bacs spéciaux seront disponibles dans les MPC sur simple demande. Le nombre de MPC

bakken wenst af te geven, dan stelt De Post alles in het werk om in zulke bakken te voorzien voor de klant. Uiteraard moet tijdig worden gevraagd om over die bakken te kunnen beschikken.

De procedure is dus niet zo complex als u ze beschreef, mevrouw Brepoels, maar het is wel zo dat het aantal plaatsen waar stukken kunnen worden afgegeven zijn gelimiteerd tot vijftientig centra.

Ik heb ook begrepen dat het mogelijk is om stukken aan huis te laten ophalen. Het juiste tarief in dat verband ken ik nog niet, maar naar verluidt zou dit tegen een zeer schappelijke prijs gebeuren.

Ingaand op het laatste deel van de vraag heb ik het systeem laten evalueren en gevraagd mij te laten weten of in de praktijk wordt ervaren dat het interessant, nuttig of nodig zou zijn om de gangbare zaak alsnog bij te sturen.

Ik wacht dan ook die evaluatie af om verder enige richting aan te geven, voor zover ik richting kan geven, want het gaat natuurlijk om de commerciële politiek die het bedrijf zelf bepaalt. Ik heb wel degelijk het seintje gegeven dat er enige opmerkingen zijn. Veranderingen brengen altijd opmerkingen mee. Dat weten we, maar ik heb hen desalniettemin gevraagd om het te bekijken.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister uiteraard voor zijn antwoord, hoewel ik de indruk heb dat De Post altijd redeneert vanuit een efficiënte organisatie voor het bedrijf zelf. Ik kan daar natuurlijk inkomen, maar men mag de dienstverlening niet uit het oog verliezen. Op het ogenblik dat de markt verder wordt opengegooid, zal het precies daarvan afhangen wie welke klanten kan aantrekken. De centralisering in 25 centra is toch wel wat. U bedoelt toch over heel het land? Ik veronderstel dat er voor Limburg maar één centrum zal zijn, in Hasselt.

06.04 Minister Rik Daems: Ik zal de lijst verzenden. Er zijn tien provincies, maar het zou kunnen dat het alleen Hasselt is.

06.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik denk dat het bij ons alleen Hasselt is. Dat brengt voor de meer perifeer gelegen regio's heel wat praktische problemen mee. Ik wacht uiteraard de evaluatie – die u hebt aangekondigd – af in de hoop dat De Post het probleem inziet. Ik meen toch te hebben begrepen dat Neerpelt een van de vier grote centra is, zodat men in de vier regio's van Limburg op zijn minst de mogelijkheid heeft om dergelijke zaken aan De Post aan te bieden. Dat lijkt mij de meest logische gang van zaken. Ik dring erop aan dat men in die richting zou denken.

sera limité à vingt-cinq pour toute la Belgique. Toutefois, les envois pourront être enlevés à domicile. Je communiquerai à Mme Brepoels les tarifs de cet enlèvement.

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

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

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

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

*Voorzitter: Daan Schalck.
Président: Daan Schalck.*

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

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

07.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous savez que les négociations qui se déroulent actuellement à l'OMC dans le cadre de l'Accord Général de Commerce et de Services (AGCS) impliquent un processus d'une année. Chaque Etat membre a dû remettre, pour le 30 juin de l'année dernière, la liste de ses demandes à l'égard des autres Etats en matière de libéralisation des services. Chaque Etat devait remettre, pour fin mars 2003, la liste des services qu'il est disposé à libéraliser sur son territoire. Durant les négociations, les gouvernements peuvent déposer une liste d'engagements spécifiques, ce qui fut le cas pendant la négociation avant la signature AGCS, et c'est à nouveau le cas dans le présent cycle de négociations.

Le gouvernement, qui décide de déposer une telle liste, précise, pour chaque secteur de services, les modalités, les limitations, les conditions concernant l'accès au marché et les conditions et restrictions relatives au traitement national. Il s'agit, en fait, de créer le cadre de la libéralisation future et du degré de libéralisation de chaque service.

Pour les compétences relevant de sa propre responsabilité, le ministre peut-il me dire quelles requêtes lui ont été transmises? Comment et avec quels acteurs les concertations ont-elles eu lieu pour déterminer la liste des offres de libéralisation, appelées à être remises à la Commission européenne qui les déposera au nom de l'Union pour la fin de mars 2003?

Autrement dit, monsieur le ministre, dans votre département, quelle liste de "courses" et quel degré d'ouverture du marché acceptez-vous de soumettre à débat?

07.02 **Rik Daems**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, dans le cadre des négociations de l'AGCS comme dans toutes les négociations internationales, la position de la Belgique est déterminée par le ministère des Affaires étrangères en coordination avec tous les départements concernés au travers de nos réunions interministérielles. Le ministre des Affaires étrangères organise également des réunions avec les secteurs économiques qui seraient susceptibles d'être touchés par les décisions de l'OMC. Au niveau international, la position européenne est établie au sein du comité 133 et elle est défendue à l'OMC par la Commission et la présidence.

Pour ce qui est du secteur des postes et des télécommunications, la situation est la suivante. Pour les postes, l'Union européenne n'a pas pris d'engagements spécifiques pour le sous-secteur des services postaux et la nature même du service implique souvent l'établissement d'un prestataire de services dans un des pays de l'Union européenne pour assurer la sauvegarde du service universel. La concurrence dans le secteur libéralisé est ouverte aux prestataires

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

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

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

de l'Union européenne dans le cadre de la directive 97-67/CE. Cette directive ne contient pas d'obligations spécifiques en matière d'accès au marché ou de traitement national. Pour le courrier express, les grands opérateurs internationaux sont présents sur le marché. Aucune requête spécifique n'a été transmise sur la question. La position de la Belgique en la matière consiste à ne pas prendre plus d'engagements que ce qui est prévu par la directive européenne.

En ce qui concerne les télécommunications, en 1997, l'Union européenne a fait une offre spécifique accompagnée d'un protocole additionnel pour le secteur des télécoms. Cette offre dessine le degré d'ouverture du marché européen des télécoms. Dans les faits, cette offre est beaucoup plus libérale que celles de la plupart des partenaires commerciaux de l'Europe. La Belgique suggère de ne pas aller plus loin. Il est clair que le secteur des télécoms est libéralisé en Europe et que les opérateurs européens ont des intérêts offensifs pour obtenir le même degré d'ouverture du marché de la part des partenaires commerciaux.

L'offre de 1997 contient deux notes explicatives qui concernent la Belgique, l'une rappelant la nécessité de pouvoir financer le service universel et l'autre précisant que la participation et le droit de vote de l'État dans Belgacom sont fixés par le pouvoir législatif en vertu de la loi de 1991. Des pays comme le Brésil ou la Corée demandent que la Belgique supprime ces notes mais la position actuelle est de ne pas bouger puisqu'il s'agit d'une explication et non d'une restriction et que ces pays eux-mêmes font une offre extrêmement restreinte.

Les demandes des autres pays font l'objet d'une discussion et de nombreuses explications au niveau européen et international. Ainsi, les Etats-Unis veulent introduire le concept de service à valeur ajoutée qui n'existe pas dans l'AGCS mais qui semble susceptible de provoquer de nombreux problèmes. La Belgique a fermement indiqué à la Commission son refus de voir ces services intégrés dans l'offre.

Les positions adoptées dans les négociations à l'AGCS sont le reflet des engagements pris au niveau européen. Ceux-ci sont négociés à tous les niveaux, aussi bien en Belgique qu'en Europe. Tels sont les éléments que je peux vous fournir en réponse à votre question.

07.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Donc, ce qui a été négocié et accepté au niveau européen reste inchangé. Pour La Poste, nous n'allons pas plus loin que la directive européenne et, pour les télécommunications, nous acceptons la note de 1997, celle-ci étant déjà très ouverte et accessible.

Serait-il possible d'avoir une copie de votre réponse car le dossier est

de posterijen; de aard van de deelsector van de dienst brengt vaak mee dat een dienstverlener in een van de landen van de Europese Unie moet worden gevestigd om de universele dienstverlening te waarborgen. Richtlijn 97/67/EG stelt de sector open voor de dienstverleners van de Europese Unie, maar houdt geen specifieke verplichtingen inzake markttoegang in. Wat de snelpost betreft, zijn er geen specifieke verzoeken en zal België niet verder gaan dan de verbintenissen waarin de richtlijn voorziet. Op het stuk van telecommunicatie waren het specifieke aanbod van de Europese Unie van 1997 en het bijbehorende aanvullende protocol al zeer liberaal, en België suggereert om niet verder te gaan. De aanbieding van 1997 omvat twee verklarende nota's die betrekking hebben op België : in de ene wordt onderstreept dat de universele dienstverlening gefinancierd moet kunnen worden, in de andere wordt gepreciseerd dat de overheidsparticipatie in Belgacom en het eraan verbonden stemrecht van de overheid door de wetgevende macht worden vastgesteld. Sommige landen, zoals Brazilië en Korea, vragen de intrekking van die nota's, maar volgens het huidige standpunt wordt er niets gewijzigd. Over de overige verzoeken wordt momenteel gediscussieerd en wordt toelichting gegeven op Europees en internationaal niveau.

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

07.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Het is dus zaak niets meer toe te voegen. In verband met de posterijen zal men niet verder gaan dan wat de Europese richtlijn bepaalt. Inzake telecommunicatie houdt men het

assez technique surtout au niveau des références? De plus, nous op de aanbieding van 1997.
entamons les négociations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

08 Question de M. Roel Deseyn au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les pratiques contraires à la concurrence de La Poste" (n° A761)

08.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wist niet dat de vraag vandaag geagendeerd was. Ik ben zeker bereid mijn vraag te stellen. Mijnheer de minister, ik verneem van een mailingbedrijf dat een aantal van zijn klanten – hij vermoedt dat alle grote hoeveelheden briefwisseling gecontacteerd werden door de NV. De Post – zouden zijn aangeschreven. De brief vermeldt dat EXBO, een dochteronderneming van De Post, aanbevolen wordt voor het verzorgen van mailings. Dit bedrijf stelt dat De Post op een bedenkelijke manier haar monopoliepositie misbruikt. Het bedrijf heeft er grote problemen mee dat de bestanden worden vrijgegeven. De Post heeft immers zicht op de namen en adressen van al de grote "afgevers" van drukwerken in België die zich niet tot een andere leverancier kunnen wenden. Door de eenzijdige reclame voor haar dochterbedrijf tracht het overheidsbedrijf op die manier cliënteel af te leiden naar EXBO. Ik kan begrijpen dat andere operatoren in de sector hiertegen bezwaar hebben. Het hoeft niet gezegd dat het privé-mailingbedrijf gewag maakt van een schadelijk misbruik van de monopoliepositie van De Post. Het privé-bedrijf spreekt van een onterechte en ontoelaatbare concurrentievervalsing. Een aantal bedrijven gaan nog verder in hun verwijten. Zij stellen dat er reclame wordt gevoerd door de NV De Post, een bedrijf dat in belangrijke mate wordt gefinancierd met belastinggelden. De adressen waarover De Post beschikt, heeft ze vermoedelijk vanuit haar overheidsopdracht. De zending doet De Post binnen het kader van die overheidsopdracht.

Mijnheer de minister, ik wens terzake een aantal concrete vragen te stellen. Betitelt u deze promotieactie van De Post als een concurrentievervalsing? Hoe schat u deze actie in? Hoe evalueert u ze? Heeft De Post reeds meer van dergelijke acties gevoerd? Heeft De Post reeds eerder klanten van andere ondernemingen aangeschreven om de eigen filialen aan te bevelen? Moet het BIPT niet als scheidsrechter optreden? Het BIPT heeft immers toch de wezenlijke taak om erop toe te zien dat alles binnen de postale sector in België correct verloopt.

08.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, collega Deseyn, ik wil eerst een aantal feitelijke gegevens meedelen. Het is correct dat EXBO en De Post gezamenlijk een brief hebben verstuurd waarbij ze aan een bepaalde doelgroep meedelen dat vanaf 1 januari 2003 de markt boven de 100 gram geliberaliseerd is en de klanten derhalve keuzevrijheid hebben. Vervolgens wordt EXBO inderdaad voorgesteld. EXBO biedt een specifieke dienstverlening op maat aan.

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

08.02 Rik Daems, ministre: Depuis le 1^{er} janvier, la distribution du courrier de plus de 100 grammes est libéralisée. La Poste a adressé, avec la firme EXBO, une lettre à certaines entreprises sélectionnées afin de les informer de la situation. Légalement, La Poste n'est pas

De Post heeft geen enkele wettelijke verplichting om bedrijven op de hoogte te brengen dat de markt vanaf 1 januari 2003 geliberaliseerd zou worden. De Post heeft op eigen initiatief het correct geoordeeld om dit te doen. Dat lijkt me niet onlogisch. De brief is gericht aan bedrijven waarvan men redelijkerwijze mocht aannemen dat hun activiteiten niet meer de facto exclusief tot het gereserveerde domein van De Post zouden behoren. Een lijst met namen van dergelijke bedrijven is geen commercieel gevoelige informatie waarover alleen De Post zou beschikken. Het volstaat Trend 30.000 of de Gouden Gids te consulteren. Wat het aspect "informatie gebruiken" betreft, stelt De Post dat geen enkele commerciële informatie vanuit het gereserveerde domein van De Post werd gebruikt zodat er niet kan worden gesproken over concurrentievervalsing.

Vraag is of het abnormaal is dat een moeder- en dochteronderneming zich samen als groep aan een publiek voorstellen. De brief beperkt zich tot een loutere voorstelling van de dochteronderneming. Dit is, mijns inziens, niet abnormaal. De vraag die wel kan worden gesteld is of dit met één brief moest gebeuren. Men kan er moeilijk bezwaar tegen hebben dat moeder en dochter samen een mailing doen. Ik geef wel toe dat het een mailing betreft met een mededeling die niet moest gebeuren en dat tegelijkertijd een dochter vermeld wordt die een dienst aanbiedt. Formeel gesproken is er, mijns inziens, geen sprake van concurrentievervalsing. Ik kan echter begrijpen dat men bezwaren uit tegen de handelwijze. Formeel is er echter geen probleem.

Ik vind het fijn dat men de klanten de liberalisering meedeelt. Ik vind het normaal dat de klanten worden aangesproken door De Post. Zo niet, kunnen we beter stoppen met De Post. Dat is echter niet de bedoeling. Het is de bedoeling van concurrentie te hebben. Het samenvallen van de twee is minstens vatbaar voor een vraagteken.

Dat staat los van het feit of dat ook maar enig concreet gevolg kent, want dat heb ik uitdrukkelijk laten bekijken.

Mocht men nu toch gevolg willen geven aan dat deelaspect, dan gaat het natuurlijk over de Raad voor de Mededinging. Ik denk dat u in dat geval, indien u zulks wenst, perfect een advies, een raad of een signaal kan geven dat men zich tot die instantie kan wenden, want daarover gaat het uiteindelijk als het concurrentieaangelegenheden betreft.

U vroeg ook of dat soort van acties reeds is gebeurd. Voor zover mij bekend, is dat soort van mailing nieuw in zijn soort, maar er zijn natuurlijk veel nieuwe dingen bij De Post en er moeten ook veel nieuwe dingen komen. Het is echter blijkbaar nieuw in zijn soort. Naar mijn inschatting is dat niet abnormaal, want veel bedrijven doen dat om zich als groep voor te stellen. Denk gewoon aan Belgacom, om er maar een te noemen: Proximus en Belgacom zullen soms ook als groep optreden, bijvoorbeeld in dezelfde winkel.

Treedt het BIPT op als scheidsrechter? Ik denk dat ik daarop geantwoord heb. Als het over mededinging gaat, is het de Raad voor de Mededinging. Het BIPT is wettelijk bevoegd voor de controle op de naleving van de postale reguleringen. Ik denk niet dat dit een aspect van postale regulering is. Daardoor is het mijn inschatting dat het hier over mededingingsrecht gaat, waarvoor de

tenue d'informer les sociétés. Elle a néanmoins décidé de le faire. Aucune information recueillie grâce la mission protégée de La Poste n'a été utilisée à cette occasion. La liste des entreprises contactées aurait, par exemple, tout aussi bien pu être établie sur la base du *Trends 30.000*.

Il n'est en soi pas anormal qu'une société mère présente une filiale à ses clients. Je m'interroge toutefois sur le fait que cette proposition ait accompagné une communication plus générale sur la libéralisation du marché. Formellement, il ne s'agit toutefois pas d'une distorsion de concurrence. Je ne vois donc aucune raison d'intervenir. Quiconque souhaite le faire n'a qu'à s'adresser au Conseil de la concurrence.

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

concurrentieautoriteiten bevoegd zijn.

Ik wil een laatste bedenking formuleren voor degenen die mochten denken – u hoort daar niet bij – dat het proces van de openstelling van de markt geen gevolgen heeft. Ik denk dat wij hier meteen een bewijs krijgen van het tegendeel. Als de gevoeligheid van een bedrijf alleen al met betrekking tot een mailing die eigenlijk niet te betwisten valt, zo groot is, dan wilt dat alleen maar zeggen dat de markt wel degelijk uit is op concurrentie. Dat is een goede zaak voor iedereen. Maar dat betekent meteen ook dat wij des te meer moeten toezien op een tijdige uitvoering van het veranderingsproces van het bedrijf De Post zelf. Laten wij hopen dat die twee – dat is ook de oefening waaraan we begonnen zijn en waaraan we moesten beginnen – goed hand in hand gaan, want los van enig waardeoordeel heeft men spijtig genoeg in het verleden een achterstand opgelopen met de hervorming van De Post. Iedereen heeft natuurlijk zijn redenen waarom hij daarmee al dan niet begonnen is. Ik prijs mij toch elke dag gelukkiger dat ik vanaf de eerste dag dat ik die bevoegdheid heb gekregen, daaraan meteen begonnen ben en de omvorming zo snel mogelijk heb ingezet, met alle kinderziekten en moeilijkheden die dat heeft meegebracht en nog steeds meebrengt. Het is een moeizaam en moeilijk proces waar wij doorheen moeten. Tussen haakjes gezegd, politiek gezien is dat niet zo interessant. Ik denk dat iedereen dat ondertussen wel begrepen heeft. Het is echter een taak die in ieder geval moet worden verricht, want anders is De Post er binnen een aantal jaren niet meer, gegeven de openstelling van de markt. En dat is zeker van niemand bedoeling.

08.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u in de eerste plaats voor uw uitgebreid en toch wel voldoening gevend antwoord. U erkent, samen met mij, dat het een beetje een ongelukkige manier van communiceren was. Inderdaad, het samengaan van de opzegging van een exclusieve taak of service met de aanprijzing van zaken, is misschien niet helemaal netjes. U weet zeker dat ik De Post meer dan genegen ben en dat zeker niet De Post op zich wordt geviseerd. Wel kunnen wij met dit parlementair initiatief een reden van ongerustheid vanuit de Kamer uiten en meedelen aan De Post, opdat zij haar potentiële concurrenten in de toekomst niet in het harnas zou jagen. Dat zou voor beide partijen goed zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, als u ertegen geen bezwaar hebt, had ook de heer Mortelmans nog graag gereageerd. Ik weet dat dit niet gebruikelijk is.

08.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik wil graag iets zeggen over de regeling van de werkzaamheden.

Ik dank de minister voor zijn antwoord. Het gebeurt al wel eens dat collega's schriftelijke vragen stellen over deze materie. Ik heb vorige week over deze materie een schriftelijke vraag gesteld. Ik probeer het stellen van mondelinge vragen in de commissievergadering zoveel mogelijk te beperken. Ik sluit mij dus ook aan bij het gegeven. Ik zal nog wel een schriftelijk antwoord krijgen.

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

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

08.05 Minister **Rik Daems**: (...)

08.06 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Precies. Er staat bijvoorbeeld nog een vraag aan de agenda over een onderwerp waarover ik enkele maanden geleden, in oktober, een schriftelijke vraag heb gesteld. Het antwoord daarop heb ik pas ontvangen. Nu wordt daarover een mondelinge vraag gesteld. Het staat iedereen uiteraard vrij om vragen te stellen in de commissievergadering. Zelf probeer ik dat wat te beperken omdat ik weet dat de commissievergaderingen nogal overladen zijn, maar ik sluit mij dus ook bij die vraag aan.

08.07 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil het ook hebben over de manier van werken. Ik had een schriftelijke vraag ingediend over het politiek drukwerk. U hebt daarover vorige week ook een vraag gesteld. Eigenlijk was dat volledig dezelfde vraag. Als er geantwoord wordt op een mondelinge vraag is het misschien wenselijk om dan ook de mensen, die vroeger al een inspanning hebben gedaan om een vraag te formuleren, binnen een redelijke termijn een antwoord te geven.

De **voorzitter**: Iedereen krijgt met deze problematiek te maken. Wat schriftelijke vragen betreft, is er een vertalingtijd. Het is dus niet gemakkelijk om dat altijd volledig uit elkaar te houden. Wij kunnen alleen maar samen met de voorzitter van deze Kamer – hij doet dat ook dikwijls – aandringen op een tijdig antwoord op de schriftelijke vragen. Het is ook goed dat de collega's zoveel als mogelijk de vragen die niet echt politiek actueel zijn, schriftelijk indienen. Dat dit soms eens mank loopt, dat is ook mij, en anderen waarschijnlijk, al overkomen.

08.08 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Het stellen van een mondelinge vraag heeft natuurlijk als voordeel dat wij gewoonlijk snel een antwoord krijgen. Als wij nu op die schriftelijke antwoorden ook zeer snel een antwoord zouden kunnen krijgen, dan kunnen wij inderdaad...

(...)

Ik zeg niet dat er bij u problemen zijn, mijnheer de minister, ik heb het over de problematiek in het algemeen. Ik stel bijvoorbeeld straks een mondelinge vraag, omdat er nu ook een mondelinge vraag wordt gesteld door mevrouw Brepoels. Dat is een vraag die ik schriftelijk had ingediend op 22 oktober. Daar is nu pas een antwoord op van mevrouw Durant. Het is dan ook logisch dat er veel collega's naar deze commissie komen om mondelinge vragen te stellen. Eigenlijk is dat niet goed voor ons, en ook niet voor u.

De **voorzitter**: Ik dank de minister. De vragen aan hem gericht zijn afgerond. Straks kunnen wij overgaan tot de vragen die gesteld worden aan minister Durant. Ik denk dat collega Coenen dan terug kan overnemen om het tweede luik van de agenda af te werken. Ik had nog één vraag, mijnheer de minister. Er zijn twee vragen van collega Vandenhove uitgesteld. Ik vraag mij bovendien af of ze niet veeleer thuishoren in de commissie voor het Bedrijfsleven, vermits ik denk dat ze meer met Middenstand hebben te maken dan met Infrastructuur en Overheidsbedrijven. Ik stel voor dat ze hernomen worden in de commissie voor het Bedrijfsleven.

Le **président**: Dans un système complexe de questions, il est logique que des questions se chevauchent

parfois. Je propose par ailleurs que les questions de M. Vandenhove soient traitées en commission de l'Economie. (*Assentiment*) Maintenant, nous passons aux questions adressées à la ministre Durant.

Présidente: Marie-Thérèse Coenen.

Voorzitter: Marie-Thérèse Coenen.

09 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accessibilité de la gare d'Arlon" (n° A566)

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

09.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, ma question est très simple. Vous savez que pour pouvoir utiliser le train, il faut que les voyageurs puissent bénéficier d'un parking à proximité de la gare. Or, le problème de la gare d'Arlon, c'est celui du parking. A partir de 8 heures du matin, vous n'avez plus la moindre possibilité de stationnement ni autour de la gare, ni dans un environnement relativement proche.

Il y a quelques mois, nous étions très heureux d'apprendre qu'un agrandissement de ce parking était prévu en 2003. Finalement, des informations nous sont parvenues au sujet du report des travaux en raison d'un transfert des crédits ailleurs.

Madame la ministre, je vous ai déjà interrogée sur ce problème-là. Je sais aussi que vous êtes très sensible – et je vous en remercie – aux spécificités luxembourgeoises.

Je voudrais simplement savoir si, finalement, le parking de la gare d'Arlon sera oui ou non aménagé en 2003.

09.02 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, monsieur Arens, il est vrai que ces travaux d'extension ont été étudiés. Vous connaissez le dossier aussi bien que moi en ce qui concerne notamment le nombre de places payantes sur des terrains SNCB, etc., pour 2.230 voyageurs montant chaque jour dans le train.

On sait qu'il y a surcharge dans les parkings et que leur accès est malaisé. Tout le monde est conscient du fait qu'il faudrait 150 places supplémentaires pour suffire aux besoins actuels.

Des extensions ont été proposées. Le dossier, dont nous avons parlé récemment, est bien avancé. Je m'étonne donc quelque peu de votre question d'autant plus que je crois savoir que vous avez eu une entrevue avec M. Vinck ou, en tout cas, qu'il a eu des contacts à ce sujet.

Je ne pense pas qu'il y ait de réelle mise en péril à propos de ce dossier qui est similaire à celui que nous avons évoqué la semaine dernière, à savoir le parking de Luttre où les choses sont, là aussi, "au bout de l'entonnoir".

Vous savez également qu'il y a pour le moment – mais plus pour très longtemps – une sorte de "stand-still" par rapport aux décisions budgétaires de 2003 qui seront prises par le conseil d'administration du 7 février. J'espère sincèrement que ce projet – comme d'autres d'ailleurs qui sont de petits projets bien avancés et sur lesquels

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

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

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

chacun a pris sa part de responsabilités – pourra passer sans difficulté.

Vous comprendrez que je ne peux pas vous répondre de façon plus précise aujourd'hui, avant le 7 février. Je pense que l'entrevue de M. Vinck avec des représentants de la région d'Arlon a permis de lever l'immense suspense en la matière. Néanmoins, formellement, aucune décision n'est encore prise. Comme il s'agit d'un projet à budget peu important par rapport à l'ensemble des problématiques budgétaires et qui, de plus, est bien avancé, j'ose croire – et je suis assez confiante – que les choses seront décidées tout prochainement, de façon à pouvoir planifier ces travaux le plus rapidement possible. Rendez-vous après le 7 février!

Je conclus en soulignant qu'il est important que les informations vous aient été données en direct par la SNCB. J'espère que les confirmations pourront intervenir le plus rapidement possible. Cependant, tant qu'une décision n'est pas formellement prise, il serait périlleux de la valider a priori.

09.03 Josy Arens (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse et je suivrai, bien sûr, de très près l'évolution de ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de Kamer, dat nu voorligt in de Senaat en waarover deze week zal worden gestemd, hebben we het nogal uitgebreid erover gehad welke "overtredingen" gedepenaliseerd zouden worden en door de gemeenten op een administratieve wijze afgehandeld zouden kunnen worden. Een of twee dagen voor de bespreking kwam er een vraag van enkele steden waarbij het erop leek dat ze alles dat met parkeerovertredingen te maken had, wensten te depenaliseren. Uit ons debat is duidelijk gebleken dat de depenalisering van het foutparkeren, zeker bij situaties waar men bijvoorbeeld voetgangers of fietsers in gevaar brengt, eerder een averechts effect zou hebben. Het zou misschien wel kunnen leiden tot meer controle, maar bij ongevallen of bij problemen zou er dan geen vervolging meer mogelijk zijn. Het was dus niet opportuun om op die vraag in te gaan.

Voor mij ligt de situatie van het bewonersparkeren enigszins anders. Het voertuig is in dat geval geparkeerd waar dat reglementair toegelaten is, zij het met een parkeer- of bewonerskaart. Welnu, er moet worden nagegaan of depenalisering een oplossing kan zijn om voor de bewoners meer controle toe te laten. Uiteindelijk brengt men op die plaatsen niemand in gevaar. Het enige criterium is of men al dan niet heeft betaald of men al dan niet een bewonerskaart kan voorleggen.

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

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

Vandaar ook mijn vragen daaromtrent. Bent u het eens met de visie dat een inbreuk op het reglement van bewonersparkeren geen verkeersovertreding is in de strikte zin van het woord? Zou het daarom niet opportuun zijn om ook dergelijke inbreuken in de toekomst naar analogie van de inbreuken op betalend parkeren te laten controleren door steden of gemeenten? Zo ja, welke aanpassing en welke koninklijke besluiten zijn daarvoor nog vereist? Wat is daar de eventuele timing van?

ils promulgués?

Mevrouw de minister, ik weet dat ik de volgende vraag niet op voorhand ingediend heb en als u mij daar vandaag niet op kan antwoorden, neem ik u dat zeker niet kwalijk. Aangezien ik nu vragen naar voren breng over het bewonersparkeren, stel ik ze graag. Zou u eventueel in de toekomst een tweede bewonerskaart toelaten of niet? Denkt u in die richting? Als u daar vandaag geen antwoord op wilt geven, dan is dat geen probleem. Ik zal die vraag dan in de toekomst wel opnieuw stellen.

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega Schalck, op uw eerste vraag kan ik het volgende zeggen. Artikel 6 paragraaf 2, 2^{de} lid van het wetsontwerp voor verkeersveiligheid bepaalt dat overtredingen met betrekking tot het bewonersparkeren niet meer strafrechtelijk worden bestraft. De zogenoemde depenalisering heeft dus wel degelijk eveneens betrekking op het bewonersparkeren. Ik denk net als u dat het een goed instrument is. Het is dat ook voor de gemeenten. In een gemeentelijk retributiereglement zullen de gemeenten parkeerheffingen kunnen instellen voor inbreuken op het bewonersparkeren. Dat is artikel 37 van het wetsontwerp.

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

De inwerkingtreding van de wet vergt verschillende uitvoeringsbesluiten, die momenteel worden voorbereid en waarvan de ondertekening nog tijdens deze legislatuur wenselijk is. In dat verband moet ik er wel op wijzen dat de besluiten zoals andere besluiten, nog voor advies moeten worden voorgelegd aan de Gewesten en vervolgens aan de Raad van State. Ik hoop echter dat dat zo vlug mogelijk kan. Ik heb dat voorbereid in afwachting van de laatste stemming in de Senaat. Die is voorzien voor komende donderdag.

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

Ik stel voor dat we nog terugkomen op de vraag over de tweede bewonerskaart. Ik had vragen gekregen van sommige steden in Wallonië en in Vlaanderen. Wij hebben dat ook met de Gewesten bestudeerd in het kader van een discussie. Ik heb echter niet alle elementen. Ik stel dus voor dat ik schriftelijk of naar aanleiding van een nieuwe vraag een stand van zaken over de problematiek geef.

10.03 **Daan Schalck** (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u hartelijk voor uw antwoord. Ik denk dat uw antwoord positief nieuws is voor een aantal steden die de in de wet voorziene depenalisering van inbreuken op het betalend parkeren al aan het organiseren zijn. Het is volgens de wegcode immers reglementair dat de mensen die de inbreuken vaststellen – dat hoeven in de toekomst dan geen politiemensen meer te zijn – ook de vaststellingen kunnen doen betreffende het bewonersparkeren. In het andere geval zou men naar een erg dubbelzinnige situatie gaan. Ik denk dat dit bijkomende aspect dus verheugend nieuws is voor de steden en gemeenten die zich op dat vlak al aan het organiseren zijn.

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

Ik zal vrij binnenkort nog terugkomen op het aspect van de tweede bewonerskaart. Ik dank u voor uw antwoord.

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

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

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

11.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, afgelopen vrijdag zag ik op "De Standaard online" een bericht dat er diezelfde dag weer een overleg had plaatsgegrepen tussen België en Nederland waarbij na afloop van het overleg een gemeenschappelijke mededeling werd verspreid. We wisten al van de week ervoor dat de premier geantwoord heeft – ik denk aan collega Van Campenhout – dat de Nederlandse overheid bereid is een vorm van arbitrage te aanvaarden. Vorige week zou men ook gesproken hebben over de uitgangspunten die ten grondslag kunnen liggen aan zo'n arbitrageprocedure. Men heeft dan blijkbaar ook onderzocht wie er best als scheidsrechter kan optreden met betrekking tot de kosten van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn. Daar gaat het precies over.

Ik heb een brief gelezen die minister De Boer van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer geschreven heeft als toevoeging aan het antwoord in het parlement op een mondelinge vraag. Hierin maakt hij een stand van zaken op. Ik denk dat er geen discussie meer is over het Belgische recht om de heropening als zodanig af te dwingen, maar dat het vooral nog over de kosten gaat. Blijkbaar ziet men ook in het verdrag zelf de voorwaarde opgenomen dat "de realisatie van de verbinding geheel en al op kosten van en voor rekening van België komt en dat de werken worden aangelegd zonder enig bezwaar voor Holland" – zo noemde men het toen nog – "en zonder benadeling der uitsluitende rechten van soevereiniteit op het grondgebied hetwelk de bedoelde weg of kanaal zouden doorsnijden".

Mevrouw de minister, mijn vraag aan u is of de informatie van minister De Boer over de orde van grootte van het bedrag van de kosten klopt. Hij vermeldt dat die uiteindelijk zouden gedaald zijn naar een bedrag van 500 miljoen euro. In dat verband zegt hij ook dat België tot nu toe nooit meer dan 100 miljoen euro daarvan heeft willen bijdragen, dus laten wij zeggen 20% van de kosten. Kan u een en ander bevestigen en daar iets meer toelichting bij geven? Is het mogelijk ook de bedoeling dat de Duitse regering of de deelstaatregering van Nordrhein-Westfalen ook een deel van die kosten betaalt? Is daar al overleg over geweest? Zij dringen immers ook heel erg aan op de aanleg. Is er al overleg geweest met de Nederlandse regering over de hoogte van haar tussenkomst in de aanleg van het definitieve tracé op Nederlands grondgebied? Zo ja, kunt u daar iets meer toelichting over geven? Hebt u ook regelmatig contact met de deelstaatregering van Nordrhein-Westfalen om

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

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

gezamenlijk Nederland te overtuigen om hun stugge houding in dit dossier op te geven? Ten slotte, welke initiatieven hebt u sinds maart 2000 genomen om de volledige uitvoering van het memorandum of understanding te realiseren?

11.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Brepoels, ik bevestig wat u hebt gelezen in "De Standaard", namelijk dat wij ons nu richten op een arbitrageprocedure. Eerst wil ik echter nog even in herinnering brengen welke de verschillende stappen waren waarmee wij tot voor kort hebben gepoogd om met Nederland een onderhandelde oplossing te bereiken. U vermeldt in uw vraag zelf het memorandum of understanding van maart 2000. Tijdelijk rijden en de definitieve oplossing werden daarin gekoppeld. Sedert maart 2000 heb ik meermaals de gelegenheid gehad om informatie te geven over de voortgang van de onderhandelingen op basis van dit memorandum. Wij hebben hier veel vragen gehad en ik heb alle informatie gegeven.

Belangrijk is dat het historisch tracé nu door Nederland erkend is als definitief. Dat is natuurlijk een zeer belangrijke vooruitgang. Nadien hebben de onderhandelingen voornamelijk gehandeld over de raming van de kosten en de verdeling ervan tussen onze beide landen.

Onze noorderburen raamden geheel van de werken inderdaad op meer 500 miljoen euro. Onze stelling is steeds geweest dat wij conform het Scheidingsverdrag bereid waren bepaalde kosten te betalen. Al bij al zou onze financiële tussenkomst tot zowat 130 miljoen euro hebben kunnen oplopen. Dit bedrag is vergelijkbaar met de 140 miljoen euro die Nederland wilde inbrengen ingeval België vasthield aan het tijdelijk rijden.

Welke kosten wilde België betalen en welke niet? Conform het Scheidingsverdrag waren wij bereid de kosten te betalen om de lijn opnieuw berijdbaar te maken voor het geplande verkeer. Bovendien hebben wij ons ermee akkoord verklaard om daarbovenop nog een bijdrage te leveren in milieumaatregelen zoals bijvoorbeeld geluidsschermen. Daarentegen hebben wij nooit aanvaard dat er twee tunnels en een omleiding rond Roermond nodig zouden zijn. Dit zijn investeringen waarvan Nederland bij hoog en bij laag beweert dat ze volgens de Nederlandse regelgeving worden opgelegd. Van enige tussenkomst in de kosten van die omleiding en de tunnels is er van onze kant nooit sprake geweest.

Nog even een woordje over de kostendiscussie. In een poging om toch nog tot een oplossing te komen, hebben wij ten slotte, begin 2002, voorgesteld om de raming te laten overdoen door Tuc Rail, een filiaal van de Belgische spoorwegen. De kostenraming van Tuc Rail kwam weliswaar lager uit dan 500 miljoen euro, maar de te dichten financiële kloof bleef onoverbrugbaar en bovendien vocht Nederland bepaalde argumenten van Tuc Rail aan. Doorheen die onderhandelingen was het ondertussen ook wel duidelijk geworden dat er diverse obstakels waren opgeworpen om een mogelijk akkoord te hypothekeren. Voor ons was de maat vol en wij hebben in de regering besloten om aan Nederland een arbitrageprocedure voor te stellen. Zowel ikzelf als de premier hebben die boodschap overgebracht aan minister De Boer en de Nederlandse premier. Verleden vrijdag, 17 januari, heeft een Belgische delegatie dit een

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

Nous avons demandé la réalisation d'une nouvelle estimation au début de l'année 2002, mais les Pays-Bas ont contesté les arguments sur lesquels elle se fondait. Pour la Belgique, la coupe était pleine et nous avons proposé une procédure d'arbitrage aux Pays-Bas. Le 17 janvier 2003, la délégation belge a examiné cette procédure avec les Néerlandais pour la première fois.

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

eerste maal met Nederland besproken. Wij wensen dat op korte termijn kan worden gestart met de inhoudelijke uitvoering van een arbitrage. Daarvan zal onze verdere houding in dit dossier afhangen.

Wat Duitsland of Noordrijn-Westfalen aangaat, is het duidelijk dat wij hun rol in dit dossier niet onderschatten. Wij hebben van die kant in de loop van de voorbije onderhandelingen steeds een positieve houding, ten gunste van het IJzeren Rijn-project ondervonden. Vergeet trouwens niet dat ook Duitsland op zijn grondgebied infrastructuurinvesteringen zal moeten doen. Zij bevinden zich in andere mate in dezelfde positie als wij. Met Noordrijn-Westfalen gaan wij binnenkort nog een gesprek over de IJzeren Rijn hebben. Ik houd contact met Duitsland en Noordrijn-Westfalen om het vuur gaande te houden.

11.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, wat dit laatste betreft, weet ik niet goed welke middelen mevrouw de minister aanreikt om dat vuur te voeden, want we zitten met dit dossier al meer dan drie jaar opgescheept. Ik herinner u nog altijd aan de uitspraak van de premier, die zei dat eind 2000 de eerste treinen over het historische tracé zouden rijden. We zijn nu al 2003...

11.04 Yves Leterme (CD&V): (...)

11.05 Frieda Brepoels (VU&ID): U herinnert zich dat ook?

11.06 Yves Leterme (CD&V): (...).

11.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik herhaal dat gewoon.

11.07 Frieda Brepoels (VU&ID): Quels moyens la ministre propose-t-elle exactement?

Ik breng dat in herinnering voor degenen die dat niet meer zouden herinneren, collega Leterme. Het is nu natuurlijk, op dit ogenblik, door het feit dat men heel lang een beetje aangeklungeld heeft omtrent de discussie over de kosten, dat men nu natuurlijk weer in een periode zit van verkiezingen in Nederland, met daarbij de kabinetsformatie. Daarna zitten wij in de verkiezingsperiode. Ik veronderstel dus dat wij niet vroeger dan het najaar de onderhandelingen omtrent de arbitrage kunnen afsluiten, of er toch de eerste stappen in zouden kunnen zetten.

Le plan d'investissement de la SNCB prévoyait de consacrer 1 milliard de francs belges à la réactivation du tracé historique. J'ai toutefois entendu citer ici d'autres montants.

Mevrouw de minister, ik herinner mij dat werd vooropgesteld dat de kostprijs uit het investeringsplan van de NMBS om het historisch tracé terug berijdbaar te maken, 1 miljard Belgische frank bedroeg. Dat is toch niet zoveel als de bedragen die hier worden genoemd. Hebt u een onderscheid gemaakt tussen, ten eerste, het terug berijdbaar maken van het historisch tracé – we zitten namelijk allemaal te wachten tot het historisch tracé terug in gebruik kan worden genomen – en, ten tweede, de kosten voor het definitieve tracé?

11.08 Minister Isabelle Durant: De kostprijs was 1,3 miljard Belgische frank. Wij spreken nu van ongeveer 30 miljoen euro. Dat was natuurlijk een begin dat was vooropgesteld in het investeringsplan van de NMBS, in de begroting.

11.08 Isabelle Durant, ministre: Le montant de 1,3 milliard de francs belges figurait au plan d'investissements.

11.09 Frieda Brepoels (VU&ID): Was dat maar een begin? Ik had altijd gedacht dat dit het globale bedrag was voor het eerste punt, met name het terug in gebruik nemen.

11.10 Minister Isabelle Durant: Het was niet uitgesloten, eerst te beginnen met la remise en état. Ik heb reeds gezegd en u zult dat begrijpen, dat wij niet willen betalen voor werken die, als ze echt noodzakelijk zijn, moeten worden betaald door de Nederlandse overheid. Waarom zouden wij een zo hoge prijs betalen voor tunnels enzovoort?

11.10 Isabelle Durant, ministre: Ce montant était destiné à l'amorce des investissements. Actuellement, nous réservons cent trente millions d'euros mais nous nous refusons à payer des travaux que les autorités néerlandaises doivent exécuter.

11.11 Frieda Brepoels (VU&ID): Dan hebt u het over de tunnels. Dat is het definitieve tracé. Aan het historisch tracé komen die tunnels niet te pas.

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

11.12 Minister Isabelle Durant: Beginnen met de werken doet men alleen als men een definitief akkoord heeft.

11.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Dat is precies het probleem dat ik altijd gesteld heb.

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

12 Questions jointes de

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

12 Samengevoegde vragen van

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

12.01 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, madame la ministre, dans un proche avenir, les règles d'utilisation du Go Pass seront sensiblement modifiées puisque ce titre de transport pourra, dans certaines conditions, être utilisé avant 9 heures.

Les conditions – dois-je vous le rappeler? – sont les suivantes: les gares doivent être situées à plus de 130 kilomètres par rapport à la zone de Bruxelles et sur des lignes extrêmes du réseau. Le fait que cette seconde condition soit cumulative élimine certaines gares qui répondent pourtant au premier critère.

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

Par rapport à cette problématique, quelles sont les gares exclues uniquement en raison de cette seconde condition? Un critère plus proche de la réalité en termes de mobilité, par exemple le temps de parcours jusqu'à Bruxelles, n'est-il pas mieux adapté en la circonstance? Quelles sont les perspectives de révision des conditions d'utilisation du Go Pass, compte tenu de ce qui précède et donc des réponses que vous me donnerez aux deux premières questions?

12.02 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de problematiek werd reeds geschetst door collega Chastel. Deze regeling geldt vanaf 1 januari 2003.

Mijn vragen zijn de volgende. Klopt het dat de twee criteria samen worden gehanteerd? Deze twee criteria zijn een afstand tot Brussel van 130 km en deel uitmaken van een perifere terminuslijn. Ik stel vast dat gebruikers van 28 stations gelegen in het Franse landsdeel van deze regeling zullen genieten, terwijl aan Vlaamse kant slechts 4 West-Vlaamse stations ervan zullen genieten.

Mevrouw de minister, kan u mij in het kader van dit dossier de afstand via het spoor meedelen van bijvoorbeeld Eupen-Brussel, leper-Brussel en Diksmuide-Brussel? Voor deze laatste twee stations, leper en Diksmuide, zullen jongeren en studenten niet kunnen genieten van de maatregel die werd genomen ten aanzien van het gebruik van de Go Pass.

Wat betreft de afstand van 130 km als criterium, stel ik vast dat die wordt gehanteerd ten aanzien van Brussel. Waarom precies ten aanzien van Brussel? Het is immers perfect mogelijk dat mensen ook tijdens de piekuren vanaf perifere lijnen naar andere verre bestemmingen moeten sporen. Zo moet er misschien bijvoorbeeld iemand van Mol naar Brugge sporen, van Eeklo naar Limburg of vanuit Limburg naar West-Vlaanderen. Zeker wanneer iemand onderricht zoekt, is dat een beweging die men zich kan voorstellen. Waarom dus precies de afstand ten aanzien van Brussel, terwijl er ook andere bewegingen met het spoor zijn die niet Brussel als eindbestemming hebben.

Waarom heeft men als criterium 130 km afstand van Brussel genomen en niet 100 km of 80 km? Het criterium lijkt ons vrij arbitrair. Kan de minister ons de keuze voor dit criterium verklaren? Waarom gebruikt men, zoals collega Chastel ook insinueerde, bijvoorbeeld niet eerder de reistijd dan de afstand ten aanzien van Brussel?

Ten slotte, wil ik de ontevredenheid vertolken – om geen zwaarder woord te gebruiken – die in mijn regio, de regio leper, maar ook in de regio Diksmuide, heerst bij de gebruikers omdat de tijdsbeperking

zijn en zich op de buitenlijnen van het spoorwegnet bevinden. Doordat beide voorwaarden samen moeten vervuld zijn, valt een aantal stations, dat wel aan de eerste voorwaarde voldoet, buiten de regeling. Om welke stations gaat het? Zou het niet beter zijn een criterium te hanteren dat nauwer aansluit bij de daadwerkelijke mobiliteit – bijvoorbeeld de tijd die nodig is voor de verplaatsing naar Brussel? In welke zin zullen de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass worden gewijzigd, in het licht van voorgaande opmerkingen?

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

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

blijft gelden voor stations als Ieper en Diksmuide. De voorliggende of iets verder liggende stations, respectievelijk Poperinge en Veurne, en verder Koksijde en De Panne kunnen immers wel genieten van de maatregelen. In hoeverre voldoen de twee eerstgenoemde stations helemaal niet aan de criteria? Ligt er geen plan ter studie om desgevallend de maatregel uit te breiden naar deze stations?

12.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil mij bij de vragen van de heren Chastel en Leterme aansluiten omdat er hieromtrent veel onduidelijkheid bestaat. We hebben in het verleden in deze commissie al gesproken over de wijzigingen van de gebruiksvoorwaarden van de Go Pass. Ik stel vast dat de nieuwe brochure met betrekking tot deze passen, niets vermeldt over die wijziging van de gebruiksvoorwaarden. Ik wil dan ook vragen welke reizigers precies een Go Pass mogen gebruiken vóór 09.00 uur op weekdays.

Op welke objectieve factoren heeft de NMBS zich gebaseerd om die afstandsgrens te bepalen? Vanaf wanneer gaat die versoepeling in? Werd het raadgevend comité over die aanpassing geraadpleegd en indien ja, hoe luidde haar advies?

Ten slotte, wil ik ook ingaan op de problematiek van afstand en reisduur. Volgens ons is het vooral de reisduur die bepalend is. Ik stel vast dat bijvoorbeeld een reiziger uit Genk even ver van Brussel woont als een Luikenaar, maar de helft meer tijd nodig heeft om diezelfde afstand af te leggen. Volgens ons zou men veel beter het gebruik van een Go Pass toelaten in het kader van het aankomstuur. Men zou kunnen zeggen dat een Go Pass gebruikt mag worden als de aankomst na 09.30 uur valt. Dan denk ik dat die discriminatie voor een stuk wegvalt.

Ik ben ervan overtuigd dat een onderscheid in gebruiksmogelijkheden op basis van de afstand van het vertrekstation tot Brussel uitdrukkelijk tot discriminatie leidt en dat is onaanvaardbaar. Wij kunnen over die reisduur en die afstanden, zeker na de opening van het HST-spoor naar Luik, nog veel bomen opzetten voor onze regio.

Na wat wij de voorbije jaren al hebben meegemaakt en gezien al wat ons nog te wachten staat, is het onaanvaardbaar dat de jongeren worden gediscrimineerd.

12.04 Isabelle Durant, ministre: Je commencerai par répondre à la question de M.Chastel – bien que les trois questions se recoupent –, à propos des conditions.

Comme vous le disiez monsieur Chastel, les gares doivent être situées sur un tronçon de lignes aux extrémités du réseau et à une distance tarifaire supérieure ou égale à 130 km par rapport à la zone tarifaire de Bruxelles.

Bruxelles a été choisie comme zone de base car elle occupe de facto une position centrale et constitue, ne fût-ce qu'en termes de volume, le centre de gravité du trafic intérieur.

Les gares qui ont été "éliminées" par ce double critère du côté wallon

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

Quels sont les voyageurs qui peuvent, en semaine, utiliser un Go-pass avant 9 heures et sur quels critères la SNCB s'est-elle fondée pour délimiter la distance minimale? Quand cet assouplissement entrera-t-il en vigueur? Le Comité consultatif des usagers a-t-il été consulté à propos de cette adaptation et quel a été son avis? Le fait de baser la distinction sur la distance entre la gare de départ et Bruxelles n'engendre-t-il pas une discrimination? C'est la durée du voyage qui est déterminante. Ainsi, à distance égale, un habitant de Genk met plus de temps qu'un Liégeois pour atteindre Bruxelles. Ne serait-il pas préférable de lier l'utilisation du Go-pass à l'heure d'arrivée? Cette formule permettrait de supprimer en partie une discrimination intolérable à l'égard des jeunes.

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

De criteria werden gekozen omwille van hun objectiviteit.

sont celles de Comblain-la-Tour, Hamoir, Scy, Bomal et Barvaux, situées à une distance tarifaire à peine supérieure à 130 kilomètres mais ne répondant pas aux critères des régions les plus périphériques, à savoir au deuxième critère.

Je le rappelle, le Go Pass correspond à un choix commercial de la SNCB sur lequel je ne suis pas en mesure d'imposer quoi que ce soit. C'est d'ailleurs à ma demande que le système du Go Pass a été revu. Je prônais plutôt un système de levée complète de la mesure, c'est-à-dire du 9 heures pour tous. Cependant, les critères ont été choisis en raison de leur objectivité, d'après la SNCB.

L'utilisation du temps de parcours jusqu'à Bruxelles se heurterait à un obstacle majeur car cela dépend du train emprunté. Ainsi, dans la même gare, selon qu'il s'agit d'un train plus rapide ou moins rapide, certaines personnes peuvent utiliser le Go Pass alors que d'autres non. Cette situation serait difficile à expliquer aux gens.

De tariefafstand tussen Eupen en de zone Brussel bedraagt 147 kilometer, terwijl de afstand tussen zone Brussel en Ieper of Diksmuide 122 kilometer is. De uurbepanking bij het gebruik van de Go Pass blijft dan ook gelden als men uit een van beide stations vertrekt. Zone Brussel werd, zoals ik zei, gekozen als referentiepunt bij het berekenen van de maximaal toegelaten afstand omdat deze zone centraal gelegen is en een beetje het zwaartepunt van ons binnenlands vervoer is. De betreffende criteria werden gekozen omdat het objectieve criteria zijn. De reistijd tot Brussel als criterium nemen zou niet haalbaar zijn om de volgende belangrijke redenen. De reistijd hangt af van de trein die de reiziger neemt en kan dus in hetzelfde station variëren.

Elk criterium heeft natuurlijk zowel voordelen als nadelen. Uw voorstel met betrekking tot de reisduur kan ook problemen geven. Dat geldt voor elke situatie. De NMBS moest een grens trekken als compromis tussen mijn vraag om versoepeling van de maatregel voor inwoners van perifere gebieden en het vermijden dat treinen overvol zitten op het spitsuur, het belangrijkste argument van de NMBS. U vermeldt de voorbeelden van Ieper en Diksmuide. Ik begrijp dat. Dat is evident, maar ze vallen helaas net buiten de maatregel. De reizigers die opstappen in Veurne of De Panne kunnen wel van de maatregel gebruikmaken. Het glas is dus halfvol of halfleeg. Als mevrouw Brepoels spreekt van discriminatie, bevestig ik dat er een zekere vorm van discriminatie blijft, maar – herinner u de discussie van enkele maanden geleden – een grotere discriminatie bestaat ook. Wij hebben slechts de helft van de weg afgelegd. Ik kan u verzekeren dat in het kader van het ondernemingsplan, het beheerscontract en het plan voor het cliënteel, het tarifieringsbeleid – en dus ook de Go Pass – moeten worden geëvalueerd. Dan zullen we de discussie hervatten om de discriminatie te verminderen. Misschien kunnen dan andere elementen worden bestudeerd. De NMBS zegt sinds enkele maanden dat ze wil werken aan een algemeen tarifieringsbeleid, met de noodzakelijke vereenvoudiging van het systeem. Er zijn te veel producten, die niet goed leesbaar zijn en die niet goed zijn gebruikt. In dat kader heeft de NMBS, op mijn vraag, een halve inspanning geleverd, die volgens mij niet perfect is, maar andere criteria kunnen

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

La distance tarifaire entre Eupen et Bruxelles est de 147 km, celle entre Diksmuide ou Ypres et Bruxelles est de 122 km. Les restrictions en matière d'horaires demeurent dès lors d'application pour les voyages au départ d'une de ces deux gares.

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

ook secundaire effecten hebben. Dat moet in de lente worden herzien in het kader van het ondernemingsplan, het beheerscontract en het plan voor het cliënteel.

12.05 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik wil uiteraard uitdrukking geven aan mijn ontgoocheling. Als de mensen van mijn streek – Ieper en Diksmuide – en ook de jongeren, aan wie ik uw antwoord zal bezorgen, dit lezen, zullen zij toch wel ontgoocheld zijn over de antwoorden van de groene minister.

Ik heb wel één lichtpunt, in die zin dat u zelf zegt dat u persoonlijk voorstander bent van een volledige opheffing van de tijdsbeperking. Wel, ik zou u dan willen vragen om bij de toekomstige onderhandelingen over het beheerscontract dit standpunt in te nemen. Ik denk dat men er belang bij heeft als men tarifaire maatregelen neemt om bijvoorbeeld studenten en schoolgaande jongeren effectief aan te zetten om de trein te gebruiken. Ik zou zeggen, probeer daar dan iets meer uit de kan te halen. Ondertussen is het natuurlijk bijzonder ontgoochelend dat men zich baseert op zo'n arbitrair criterium, het ene station wel en het andere niet. Persoonlijk vind ik dat het criterium van mevrouw Brepoels logischer lijkt, het moment waarop men zijn eindstation bereikt als criterium ofwel bijvoorbeeld het vrijstellen van tijdsbeperking voor alle mensen die op de trein stappen op dezelfde toevoerlijnen. Het gaat immers om perifere lijnen, bijvoorbeeld bij ons de lijn 69 tot men overstapt in Kortrijk op een hoofdlijn of een trein op de lijn 75. Men zou dit kunnen gebruiken als criterium, als men komt van de lijn 73 en overstapt te Gent zou men dan opnieuw onderhevig zijn aan de tijdsbeperking. Hier vind ik dat echter een arbitrair criterium. Het is jammer dat jongere treingebruikers, onder meer uit Ieper en Diksmuide, daar het slachtoffer van zullen zijn. Ik hoop dat u het waarmaakt en dat in het toekomstige onderhandelde beheerscontract, voor zover dat nog in deze legislatuur zou zijn, effectief de tijdsbeperking met betrekking tot de Go Pass in vraag wordt gesteld en men tot een betere regeling komt.

12.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ik denk dat het duidelijk is dat er op het vlak van de tariefbepalingen in feite geen beleid wordt gevoerd door de NMBS. Er wordt op elk ogenblik gewijzigd. Het is niet voor niets dat men zelfs in de nieuwe brochure de nieuwe wijzigingen niet opneemt. Men weet blijkbaar dat men binnen de kortste keren opnieuw aan het wijzigen is. U zegt zelf dat men echt aan een vereenvoudiging toe is, dat er teveel producten zijn en dat ze te ingewikkeld zijn. De gebruiker die daar niet dagdagelijks mee vertrouwd is raakt daar absoluut niet meer uit wijs. Ik zie dan ook niet op welk ogenblik men dit een commerciële keuze kan noemen. Dat is absoluut niet zo. Ik zie trouwens ook niet in hoe u kunt aantonen dat er in feite op uw vraag tot versoepeling van het systeem een halve inspanning geleverd werd. Ik zie die halve inspanning absoluut niet. Ik blijf met de vaststelling zitten, zelfs als men daar hier een beetje aan morrelt in de rand, dat de perifere lijnen en regio's altijd de dupe zijn van het verhaal. De reisduur is langer en ze moeten meer betalen of kunnen minder genieten van dergelijke tariefsystemen. Ik vind dat absoluut discriminerend en onaanvaardbaar. Ik blijf dat onaanvaardbaar vinden.

Het incident is gesloten.

de gestion, plusieurs de ces mesures feront l'objet d'une révision.

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

13.01 **Olivier Chastel** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, ma première question vise la conversion des licences de mécanicien en aéronautique.

Depuis le 1^{er} juin 2001, l'administration de l'aéronautique belge est censée assurer la conversion des anciennes licences de mécanicien en aéronautique de compagnies, intitulées JAR 145, en licences nominatives certifiées sous la norme JAR 66. Toutefois, en l'absence d'un arrêté royal ad hoc, cette administration se trouve dans l'impossibilité d'effectuer ces conversions. En conséquence, un certain nombre de mécaniciens en aéronautique, notamment ceux qui proviennent de Sabena Technics, se trouvent privés d'un document indispensable à l'exercice de leur profession hautement qualifiée. Quelle est la situation actuelle en Belgique en matière de conversion des licences de mécanicien en aéronautique? Confirmez-vous la situation telle que je la décris? Quels sont les recours dont disposent les mécaniciens concernés qui risquent de se retrouver sans emploi tant qu'un arrêté royal n'est pas adopté et publié?

13.02 **Isabelle Durant**, ministre: Madame la présidente, monsieur Chastel, je confirme vos propos concernant la conversion des licences JAR 145 en licences JAR 66. Cette conversion dépend d'ailleurs, sans force obligatoire, du système JAA (Joint aviation authority) qui n'est pas une structure contraignante puisqu'il s'agit d'une structure dans laquelle les Etats collaborent et sont "livrés" à eux-mêmes pour procéder aux transpositions nécessaires, chaque pays devant déterminer son mode de travail.

Il est vrai qu'il est d'usage qu'une période de transition soit prévue avant la mise en application de toute réglementation internationale touchant à l'acquis personnel.

Dans ce cas précis, une très large période de transition a été prévue puisque celle-ci prendra fin au 1^{er} juin 2011. Pendant cette période, il est prévu que le personnel de certification peut continuer à exercer ses privilèges sans pour autant devoir détenir une autorisation de certification délivrée sur la base du JAR 66. Toutefois, les autorités françaises exigent, quant à elles, une licence JAR 66 pour le personnel de certification qui, postérieurement au 1^{er} juin 2001, a changé de société de maintenance agréée en tant que possesseur d'une licence JAR 145. Ainsi, les personnes se trouvant dans ce cas, notamment des ex-sabéniens, ne bénéficient plus d'une quelconque période de transition. C'est une situation sur laquelle je n'ai aucune prise. En effet, chaque Etat à la faculté de décider. Pour notre part, nous avons choisi une longue période de transition alors que la France a opté pour une période extrêmement courte, ce qui constitue un handicap pour les ex-sabéniens notamment.

La Belgique est donc contrainte de tout mettre en œuvre pour intégrer ce JAR 66. J'ai exigé que l'administration en fasse sa priorité

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

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

13.02 **Minister Isabelle Durant**: Die omzetting is inderdaad nodig.

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

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

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

Wij stellen alles in het werk om JAR 66 in ons nationaal recht in te voegen, maar dit vergt een uiterst ingewikkeld wetgevend en technisch werk. Ik heb de

n° 1. Il faut reconnaître – on s'est, en effet, beaucoup penché sur la transposition des directives européennes pour l'accélérer dans tous les départements de l'Etat fédéral – que si certaines directives sont assez simples à transposer, il s'agit ici d'un travail technico-légistique très compliqué. Nous arrivons au bout de ce travail. Nous devons ensuite consulter les Régions et le Conseil d'Etat dans le délai le plus court possible pour garantir cette transposition. Sauf à réserver à ce dossier l'urgence nécessaire, je n'ai pas d'autre solution à apporter aux doléances des ex-sabéniens créées par une situation de fait qui est imposée par des Etats, membres des JAA, qui sont dans leur droit, même si je le déplore. Je pense notamment à la France. J'ai reçu les mêmes remarques que vous de ce personnel qui trouvait cela, à juste titre d'ailleurs, assez injuste.

L'expérience a pourtant démontré que l'expertise des techniciens belges de bonne qualité à l'étranger l'emporte souvent sur des considérations nationales un peu étroites. Dans ce cas, c'est particulièrement l'absence de période de transition décente qui, finalement, met en danger un avantage dont la France pourrait bénéficier si elle engageait, par exemple, des ex-Sabéniens.

En résumé, les travaux de transposition sont en cours et seront terminés avant la fin de la législature. Par contre, j'ai peu de moyens pour empêcher un Etat de fixer une période de transition beaucoup plus courte que la nôtre. Dès lors, le problème ne se pose pas pour ceux qui travaillent en Belgique mais il se pose pour ceux qui ont déterminé des périodes de transition beaucoup plus étroites, et dès lors problématiques. Mais, comme le JAA (Joint Aviation Authorities) est un accord volontaire dans lequel les Etats travaillent de façon autonome, je n'ai pas le pouvoir d'obliger des pays membres des JAA à faire autre chose que ce qu'ils décident de faire, en fonction de considérations nationales diverses.

13.03 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Je pense effectivement que ces techniciens sont victimes "d'une transposition plus rapide à l'étranger". Mais pour tous ceux qui ont perdu leur travail dans le cadre de leur activité en Belgique, nombreux se sont retournés vers l'étranger, et souvent vers la France pour les francophones. C'est effectivement parce qu'on a choisi une période de transition beaucoup plus longue chez nous qu'ils ne retrouvent pas de travail. Même si le travail est complexe, je pense qu'il faut accélérer la manœuvre dans cette transposition. Je crois avoir entendu dans votre réponse – et j'aurais voulu en avoir confirmation – que cette transposition sera terminée pour la fin de la législature.

13.04 Isabelle Durant, ministre: Le but est de terminer les travaux sur le plan de l'aéronautique, surtout le travail légistico-technique. Il y a une partie qui m'échappe, c'est la consultation de Régions – celle du Conseil d'Etat est encore limitée. En effet, comme vous le savez, nous n'avons pas de délai contraignant avec les régions pour obtenir leur avis.

Je veux avancer le plus vite possible pour la part fédérale. Il n'y aura peut-être que cette part-là qui sera terminée avant la fin de la législature, et non l'avis des régions ni du Conseil d'Etat. C'est d'une grande technicité et cela ne cache nullement un problème politique pour qui que ce soit. Par contre, nos ex-Sabéniens sont victimes de

administratie bevolen hier prioritair werk van te maken. Als dat eenmaal rond is, zullen de Gewesten en de Raad van State worden geraadpleegd. Wij geloven dat een en ander nog voor het einde van deze zittingsperiode kan worden omgezet.

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

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

dispositions prises à l'étranger. Raison de plus pour accélérer la transposition chez nous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

14.01 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, ma question concerne la politique de parrainage de la SNCB. Dans notre pays, depuis une quinzaine d'années, la sponsorship tant d'associations que d'événements culturels, sportifs ou sociaux est devenue un instrument à part entière de la politique de communication des entreprises. Le terme générique de sponsorship recouvre des pratiques diverses telles que parrainage, mécénat ou réduction de tarif. D'un point de vue global, on peut se réjouir d'une tendance qui est venue accompagner l'effort des pouvoirs publics en ces matières car ces derniers s'essouffent parfois devant des demandes croissantes, souvent de qualité.

La Société nationale des chemins de fer n'échappe pas à ce phénomène. C'est heureux dans la mesure où il s'agit d'une entreprise publique autonome d'ampleur fédérale et où les parrainages accordés par la SNCB favorisent l'image positive des transports en commun, dont chacun sait qu'ils sont de bien meilleure qualité pour la préservation de l'environnement que tout autre moyen de locomotion mécanique.

Toutefois, si l'on voit régulièrement et avec plaisir l'image des chemins de fer parrainant des clubs, des associations ou des événements, il est impossible de se faire une image cohérente et globale de la politique de sponsorship menée par les autorités compétentes de la SNCB.

J'ai trois questions à vous poser, madame la ministre.

D'abord, quelles sont les lignes de politique générale de la SNCB en matière de sponsorship d'organismes extérieurs, d'événements; sponsorship prise au sens large? Ensuite, quels sont les montants investis en 2002 par la SNCB en matière de sponsorship? Enfin, j'aurais voulu connaître l'évolution programmée par la SNCB pour 2003 et les années suivantes, si toutefois il y a des perspectives en la matière.

Je ne vous cache pas que certaines rumeurs, en tout cas pour les associations culturelles ou les clubs sportifs concernés, font état d'une volonté affirmée de la nouvelle direction de la SNCB de réduire à sa plus simple expression son investissement en matière de sponsorship. J'aurais voulu avoir quelques éclaircissements à ce sujet. D'avance, je vous en remercie.

14.02 Isabelle Durant, ministre: Madame la présidente, pour répondre à la première question demandant quelles sont les lignes directrices de la sponsorship jusqu'ici, je vais livrer à l'honorable

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

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

14.02 Minister Isabelle Durant: Volgens het antwoord dat ik van de NMBS heb ontvangen, is

membre la réponse que j'ai reçue et qui démontre qu'il n'y a pas ou peu de lignes directrices.

"Le sponsoring est, à l'instar de la publicité, des relations publiques, de la presse, de la communication interne, du business to business, un des outils de communication dont une entreprise dispose pour mener une politique de communication efficace. Au sein de la SNCB, le sponsoring fait partie intégrante du "communication mix" pour faire face aux besoins de communication spécifiques qui se posent au niveau "corporate" et au niveau du produit. Il permet en outre de contribuer à la réalisation des objectifs de communication préalablement fixés".

Cela ne répond donc pas plus à votre question qu'à la mienne – sans aucun jugement de valeur et en considérant qu'il y a là une activité. Je ne vois pas, dans la réponse que je reçois à votre question, qu'il y aurait effectivement des lignes tracées pour spécifier ce à quoi on veut affecter des moyens et avec quel type d'objectifs.

En ce qui concerne la seconde question, le montant investi en 2002 s'élève à 2.285.605 €.

Pour ce qui est de la stratégie pour 2003, on revient évidemment à tout le problème du plan d'entreprise. Tant pour ce qui concerne les objectifs de communication –objectifs qui sous-tendent l'image de l'entreprise – que les moyens y affectés dans une situation financièrement pas très facile, les choses seront déterminées dans le cadre du plan d'entreprise. Pour ma part, je pense que c'est prématuré et qu'il reviendra à l'entreprise d'en décider. Il s'agit de sa stratégie propre. Il est vrai qu'un sponsoring bien ciblé en fonction de la mission de l'entreprise elle-même est nécessaire, mais avec des montants qui doivent être raisonnables, eu égard à la situation financière. Le tout est d'en doser la quantité pour tenir la route sur le retour attendu d'un sponsoring, qui est à la fois une action de soutien et de communication mais qui a aussi ou qui peut avoir un effet retour indirect. Tout cela devra être pesé et n'est pas encore déterminé pour 2003.

14.03 Olivier Chastel (MR): Pouvez-vous répéter le montant pour 2002?

14.04 Isabelle Durant, ministre: Il s'agit de 2.285.605 €

14.05 Olivier Chastel (MR): Madame la ministre, vous me confirmez qu'il n'y a pas de ligne directrice, ce que je supposais, en tout cas à voir la manière dont cela a été mené ces dernières années. Un peu plus de 2 millions d'euros, ce n'est pas une somme colossale pour une société comme la SNCB. Par contre, si je vous avais demandé comment ils ont été répartis jusqu'ici, on aurait eu quelques surprises quant aux décisions prises par l'ancienne direction. Je ne vais pas citer d'exemples mais je pense que c'est assez criant. Il me revient quand même un problème au sujet duquel vous me dites que les décisions ne sont pas prises. Il semblerait que tous les contrats annuels seraient résiliés. En l'occurrence, les contrats prorogés in extremis par la direction précédente couvriraient plusieurs années. Je pense notamment au contrat du Sporting Club d'Anderlecht qui a été reconduit pour trois ans, quelques jours avant

sponsoring een van de vele communicatie-instrumenten. In het antwoord staat echter niets te lezen over krachtlijnen, middelen of doelstellingen.

In 2002 werd 2.285.605 euro in sponsoring geïnvesteerd.

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

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

la passation de pouvoir à la tête de la SNCB. On s'est donc à ce moment-là préoccupé de ce contrat de sponsoring et peu de tous les autres.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mijnheer Deseyn, punt 19 van onze agenda vermeldt twee samengevoegde vragen; een van mevrouw Haegeman en een van u. Mevrouw Haegeman is verontschuldigd. Haar vraag wordt uitgesteld tot onze vergadering van volgende week. Uw vraag was niet tijdig ingediend. We hadden de vragen samengevoegd omdat de vraag van mevrouw Haegeman die wel tijdig was ingediend, over hetzelfde onderwerp handelt. Omwille van het politiek fatsoen stel ik voor uw vraag uit te stellen tot volgende week.

14.06 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik heb daar geen probleem mee, mevrouw de voorzitter.

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

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

15.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag handelt over het “tunen” of “opzetten” van auto's, iets wat frequent voorkomt niet alleen bij jonge mensen maar ook bij heel wat hobbyisten. Ik wil de draagwijdte van mijn vraag preciseren. Het gaat niet over het opdrijven van de snelheid via elektronische chips die gemanipuleerd worden via software. Het gaat echter over het plaatsen van een resem accessoires en persoonlijke toevoegingen aan de auto. Ik geef een paar voorbeelden. Het gaat onder meer over de uitbreiding van de muziekinstallatie, over het monteren van – meestal grotere – velgen, over een verlaging van de as van de auto, over felle kleuren, geblindeerde ruiten, opzichtige spoilers. Wat is het probleem? Vele mensen die deze hobby beoefenen en zich daarmee gepassioneerd bezighouden en dikwijls heel dure aanpassingen uitvoeren, krijgen bij de autokeuring te horen dat hun wagen afgekeurd wordt omwille van dat ombouwen van hun wagen. Er heerst onduidelijkheid terzake. Niemand weet goed wat kan en mag en niet mag. Meestal moet de verkeersexpert na een ongeval vaststellen dat er ontoelaatbare aanpassingen aan de auto zijn gebeurd. Op dat ogenblik duikt een ander probleem op. De verzekering stelt dat zij dat voertuig in die staat niet verzekerd hebben. Vraag is of het voertuig nog verzekerd is of niet als er aan fundamentele elementen wordt geraakt. Nog een ander probleem is de afkeuring van het voertuig door de autokeuring. Men weet niet altijd waarom. De normen zijn vaag. Bovendien stellen we vast dat het ene keuringscentrum lossen of strenger optreedt dan een ander. Dit zorgt opnieuw voor problemen.

Mevrouw de minister, ik wens een aantal punctuele vragen te stellen. Ten eerste, welke regelgeving bestaat er inzake het ombouwen van auto's? Is deze regelgeving voldoende aangepast aan de tijdsgeest? Overweegt u de regels aan te passen? Ik geef een voorbeeld. In de handel zijn verlagingskits verkrijgbaar die de as van de auto verlagen. Dergelijke “verlaagde” auto's worden dikwijls afgekeurd. In de handel zijn kits verkrijgbaar die niet reglementair zijn volgens de wetgeving. Op welke manier kunnen de tuningfanaten zich over de

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

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

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

regelgeving informeren? Dit is een bijzonder belangrijk aspect van communicatie. Is het mogelijk deze communicatie te optimaliseren door onder meer de regelgeving on line uit te leggen? Zou het niet wenselijk zijn een soort "tuninggids" uit te brengen zodat de vele hobbyisten exact weten waaraan zich te houden en de beperkingen inzake de onderdelen kennen? Hoe kan er een halt worden toegeroepen aan de willekeur bij de autokeuringen? Zou het niet beter zijn exacte regels aan de autokeuringen mee te delen zodat mensen niet voor hun creativiteit worden gestraft naargelang de regio waar ze wonen?

15.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Deseyn, tot op heden is de constructie van motorvoertuigen gereguleerd door het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Bij het ombouwen van voertuigen zijn twee bepalingen van het bovenvernoemd koninklijk besluit uitermate belangrijk. Ten eerste, de ingebruikneming van een chassis of een zelfdragend voertuig op de openbare weg is verboden voor zover dit laatste niet geheel overeenkomt met het type dat werd goedgekeurd ingevolge de aanvraag van de constructeur. Dit staat met zoveel woorden in artikel 3, paragraaf 3. Tweede belangrijk punt is dat elke verbouwing van een voertuig waardoor het niet meer overeenstemt met het proces-verbaal van goedkeuring wordt door mijn diensten bekrachtigd met een getuigschrift waarbij afwijking wordt verleend van de erin vervatte gegevens.

Wanneer de verbouwing echter wordt uitgevoerd door een andere persoon dan de constructeur of zijn gemachtigde, wordt het verzoek niet ingewilligd tenzij met de toestemming van de constructeur of zijn gemachtigde. Dat zijn de bepalingen van artikel 13 § 2.

Voertuigen van de categorie M1, dus voertuigen bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, moeten sinds 1 januari 1998 in het bezit zijn van een Europees goedkeuringsattest. Dat houdt in dat 54 onderdelen of onderdelengroepen moeten voldoen aan de terzake door Europese richtlijnen opgelegde normen. Die Europese regelgeving en het aspect verkeersveiligheid hebben vanzelfsprekend de tuningmogelijkheden op een aantal vlakken beperkt. Dat betekent evenwel niet dat het niet meer mogelijk is zijn voertuig een persoonlijk cachet te geven. Verbouwingen die geen rechtstreekse invloed hebben op systemen of onderdelen van voertuigen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een dergelijke goedkeuring zijn wel aanvaardbaar. Toch wordt aan een verbouwer in spe de raad gegeven zich vooraf voldoende te informeren naar de haalbaarheid van zijn plannen, want anders zou hij nadien voor verrassingen kunnen komen te staan. Zich informeren kan het best bij de Dienst Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer of bij de constructeur of een mandataris, wiens akkoord in een groot aantal gevallen noodzakelijk is.

De terbeschikkingstelling van gedetailleerde informatie, bijvoorbeeld via de website van de FOD, heb ik aan mijn departement voorgelegd. Dat is echter quasi onmogelijk, gezien de zeer grote

l'attention des centres de contrôle technique?

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

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

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

specificiteit van het onderwerp. Elke verbouwing of elke installatie zal weer anders zijn en vereist bijgevolg een specifiek antwoord, geval per geval. Het is dus moeilijk om precieze informatie te geven. Ik ben het echter met u eens om te zeggen dat dit misschien verbeterd kan worden in het kader van de FOD. Ik vind dat niet nodig, maar mijn mening is terzake niet belangrijk. De mensen die het interessant vinden om een persoonlijk cachet te geven aan hun auto, moeten weten tot waar zij kunnen gaan en wat niet kan. Wij kunnen dus proberen om in het kader van de FOD die informatie te verbeteren, maar precieze informatie geven aan alle betrokken mensen, is natuurlijk heel moeilijk. Misschien kan dat toch verbeterd worden, om met sommige installaties daarna geen problemen te hebben.

est peut-être perfectible étant donné que ceux qui procèdent à des transformations sont censés connaître les limites de ce qui est admissible.

15.03 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de minister, het is duidelijk dat wij tegen ingrepen zijn die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. Maar daarover gaat het niet. Er is heel wat onduidelijkheid. U kan wel zeggen dat iedereen geacht is de wet te kennen en dat er een aantal wettelijke voorzieningen zijn, ook in koninklijke besluiten. Maar toch is het wenselijk dat u blijft aandringen dat er zoiets als een online instructie wordt meegedeeld. Het gaat namelijk over veel praktische aspecten. Het gaat bijvoorbeeld over – dat heb ik nog niet vermeld – de blinding van ruiten. Blijkbaar zijn daar ook heel specifieke normen voor. Die zijn heel weinig bekend, maar nochtans bestaan ze. Ik heb ze ook gelezen in het Bulletin voor schriftelijke vragen. Die precieze info is dus zeker noodzakelijk. Als men dan ook kan meedelen dat men voor individuele gevallen of bij twijfels bij de Federale Overheidsdienst terecht kan voor informatie, zou dat al een stap in de goede richting zijn. Dat wil ik dan ook verder bepleiten.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

16.01 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, als u het beiden goedvindt, zou ik graag eerst de vraag stellen over de nachtvluchten.

De **voorzitter**: De diensten hebben u gebeld om te vragen of die vraag naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken mocht worden verplaatst. Er zijn immers interpellaties deze week over de nachtvluchten. Uw vraag was normaal verbonden of toegevoegd aan de andere interpellaties over dit onderwerp. De hele problematiek rond de nachtvluchten is verplaatst naar de commissie voor de Binnenlandse Zaken.

16.02 Simonne Creyf (CD&V): Mijn vraag staat dus niet meer op de agenda. Dat bedoelt u. Ik kan ze dus nu niet stellen.

De **voorzitter**: De diensten hebben gevraagd of u akkoord ging met deze beslissing.

Toutes ces questions ont été groupées et sont jointes aux interpellations adressées à M. Verhofstadt.

16.03 Simonne Creyf (CD&V): Het is goed.

De **voorzitter**: U hebt wel nog altijd de andere vraag over het rijdend materieel voor het GEN. U hebt dus

natuurlijk nu het woord voor deze vraag.

U gaat toch akkoord? De diensten hebben u toch gebeld?

16.04 Simonne Creyf (CD&V): Wat zegt u?

De **voorzitter**: Hebben de diensten u gebeld?

16.05 Simonne Creyf (CD&V): Zij hebben mij gebeld wat betreft de interpellatie. Ik had mijn vraag dus wel gehandhaafd voor deze commissievergadering. Ik zal ze echter intrekken en koppelen aan de interpellatie. Ik heb trouwens een interpellatieverzoek ingediend. Ik zal dus volgende week aanwezig zijn bij de interpellatie. Ik vermoed trouwens dat mevrouw de minister niet veel zal antwoorden met het oog op het overlegcomité van volgende vrijdag. Ik maak me dan ook niet veel illusies over het antwoord.

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

De **voorzitter**: Voor mij blijft het gelijk. We hebben echter een akkoord gemaakt.

16.06 Simonne Creyf (CD&V): Het is goed. Ik trek mijn vraag over de nachtvluchten in. Ik stel dan nu mijn vraag over het rijdende materieel voor het GEN.

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

Mevrouw de minister, op 21 oktober 2002 stelde ik u een vraag in verband met het rijdend materieel voor het Gewestelijk Expresnet. U antwoordde toen dat er een lastenboek zou worden opgesteld. U zei dat dit lastenboek niet zou dienen om de NMBS het twee jaar lang te laten bestuderen. Het zou worden opgesteld in de optiek om op catalogus te kunnen kopen. U hebt toen ook gezegd dat in een bedrag van 270,8 miljoen euro werd voorzien in het investeringsplan. Voor het saldo van 523,6 miljoen euro werd in een specifieke leasing voorzien. De lasten hiervan moesten cumuleerbaar zijn met het exploitatietekort voor het GEN. Voor de infrastructuurwerken werd er 1,556 miljard euro vooropgesteld.

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

Mevrouw de minister, we zijn vandaag bijna drie maanden later. Ik zou u vandaag willen vragen of er reeds een lastenboek is opgesteld. Is dat lastenboek eventueel al in voorbereiding? Wanneer wordt het gepubliceerd? Is de regering het ermee eens dat de kosten voor de leasing ten laste van de exploitatierekening vallen en dus ten laste van de federale begroting zijn? U hebt dat de vorige keer gezegd. Hebt u daarvoor het akkoord van de minister van Begroting?

Ten derde wordt er voor de infrastructuur een bedrag van 1,556 miljard vooropgesteld. Vooropstellen wil echter niet zeggen dat alles vastligt. Indien we goed ingelicht zijn, zal de Federale Participatiemaatschappij driemaal 210,7 miljoen euro – samen 632,1 miljoen euro – reserveren voor het GEN. Is de financiering van het saldo – namelijk 1.556 min 632,1 miljoen euro – ook verzekerd? Als we datgene dat zou vastliggen via de Federale Participatiemaatschappij aftrekken van het globale bedrag, is de rest van de financiering van het saldo, namelijk 632,1 miljoen euro, ook verzekerd? Kunt u dat bevestigen?

16.07 Minister Isabelle Durant: Mevrouw Creyf, zoals ik u twee maanden geleden geantwoord heb, zijn wij inderdaad in gesprek met de NMBS over een lastenboek voor het rollend materieel voor het

16.07 Isabelle Durant, ministre: Les pourparlers avec la SNCB à propos du cahier des charges sont

GEN. De NMBS heeft voorstellen naar voren gebracht. Ik heb dat ook gedaan. De gesprekken daarover zijn nog niet afgerond. Wij moeten er met name in slagen om op een optimale manier drie functionele eisen te vervullen. Het gaat dan over comfort voor de reizigers, een gemakkelijke toegankelijkheid tot de rijtuigen bij het in- en uitstappen en een snel in- en uitstappen voor grote hoeveelheden passagiers. Dat zijn de specificiteiten voor dergelijk materieel.

Wanneer we weten dat het om een zeer belangrijke investeringssom gaat en dat dergelijk materieel ongeveer 30 jaar meegaat, ben ik van oordeel dat een bestelling alle technologische mogelijkheden die de markt te bieden heeft, in beschouwing moet nemen. Het is belangrijk dat men de catalogus goed kent als men wilt kopen op een catalogus.

Niettemin stuur ik erop aan dat er binnenkort een beslissing wordt genomen in de optiek dat er tegen einde 2005 reeds treinen moeten beschikbaar zijn om in te zetten op de twee lijnen die vastgelegd zijn in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten.

Wanneer tweederde van het materieel via een leasingoperatie ter beschikking komt – als dat het geval is –, zal dat ten laste van de exploitatierekening van de NMBS vallen. Dat zal dan inderdaad binnen een tweetal jaar een bijkomende inspanning vergen vanwege de federale regering. Ik heb altijd gezegd dat, als het GEN een exploitatietekort heeft, het op federaal niveau moet worden betaald, aangezien het een federale bevoegdheid is.

Het GEN-project moet stap voor stap worden ontwikkeld. Eerst wordt werk gemaakt van de sporen op lijn 161 met de Schumanntunnel, de Josaphattunnel en verder.

Misschien weet u ook dat er een project van akkoord is tussen de drie Gewesten en het federale niveau. Dat werd genegotieerd in het comité exécutif des ministres de la Mobilité en dus ook met de heer Chabert. Het Brussels Gewest heeft dat akkoord vorige week goedgekeurd. Wallonië heeft dat ook gedaan en Vlaanderen heeft het geagendeerd. Ik hoop dat het akkoord zo vlug mogelijk door de vier overheden kan worden ondertekend.

De financiering van de infrastructuurwerken gebeurt dus via het GEN-fonds. De regering heeft op 17 oktober 2002 beslist om het fonds tot een maximaal bedrag van 65 miljard Belgische frank te doen aanvullen door de Federale Participatiemaatschappij. Een deel van de weg is afgelegd.

Une somme de 17,5 milliards d'anciens francs belges a été octroyée à ce Fonds RER. Cet argent est versé et disponible. La SNCB finalise actuellement la liste des investissements qui la rendent éligible à ce fonds.

C'est un dossier qui avance mais peut-être pas aussi vite que nous le voudrions tous. Il faut en effet s'entendre à huit: la STIB, De Lijn, TEC, la SNCB, la Région bruxelloise, la Région flamande, la Région wallonne, le gouvernement fédéral, ce qui n'est pas toujours très facile.

en cours. La SNCB comme moi-même avons formulé des propositions mais aucune décision n'a encore été prise. Il faut de toute façon que trois conditions importantes soient remplies: le confort des voyageurs, l'accessibilité rapide des rames de train et la possibilité, pour de nombreux passagers, de monter et de descendre rapidement.

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

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

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

Wie eraan twijfelt of er wel een GEN-dossier bestaat, kan best eens poolshoogte gaan nemen in de streek van Nijvel of Waterloo, waar momenteel heel wat

Néanmoins, les discussions s'engagent sur différents plans, tant sur le matériel roulant que sur les aspects liés à un accord politique entre toutes les parties et sur les travaux engagés pour le RER mais qui ont aussi d'autres finalités, comme par exemple les quatre voies, le tunnel Schuman-Josaphat.

A ceux qui disent que le RER n'a pas de réalisation concrète, je leur conseille d'aller rencontrer les riverains de Nivelles et de Waterloo, où les débats battent leur plein. Quand on parle d'investissements, il est normal que les riverains aient des questions à poser à ce sujet.

16.08 **Simonne Creyf** (CD&V): Dank u, mevrouw de minister, voor de informatie. Ten eerste, wat het lastenboek betreft, meen ik dat dit lang duurt. U zegt dat de gesprekken nog niet zijn afgerond. Klopt het dat er nog steeds een conflict is tussen uzelf en uw kabinet, enerzijds en de NMBS, anderzijds over de wijze waarop de toestellen voor het GEN zullen moeten worden gekozen? Het duurt blijkbaar zo lang omdat u het niet eens raakt. Is dit zo? Verschilt uw mening met die van de NMBS?

Ten tweede, u heeft al herhaaldelijk verklaard dat het exploitatietekort zal moeten worden gedragen door de federale regering. Heeft u terzake het akkoord van de minister van Begroting?

16.09 Minister **Isabelle Durant**: Dat is niet voor nu onmiddellijk maar voor 2005 of 2007.

16.10 **Simonne Creyf** (CD&V): U engageert wel...

16.11 Minister **Isabelle Durant**: De minister van Begroting zal niet antwoorden op een vraag...

16.12 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik kan de minister van Begroting hierover eventueel ondervragen.

16.13 Minister **Isabelle Durant**: Hij heeft terzake misschien een andere mening dan ik.

16.14 **Simonne Creyf** (CD&V): Daar gaat het natuurlijk om, mevrouw de minister.

16.15 Minister **Isabelle Durant**: Ik weet dat het Vlaams Gewest vraagt om het exploitatietekort te kunnen betalen. Dat is algemeen bekend. Het is moeilijk te begrijpen dat een Gewest vraagt om te mogen betalen. Ik weet dat. Deze beslissing moet echter nu niet worden genomen. Tot nu toe gaan wij verder met de eerste stappen. Wij beginnen geen discussie over elementen die in 2005 of 2007 aan bod zullen komen. Ik weet dat terzake een verschil van mening bestaat.

Ce n'est un secret pour personne. En effet, toute personne qui suit ce dossier sait pertinemment que des points de vue divergents existent

besprekingen aan de gang zijn. Ze zullen zien welke beslissingen er worden genomen inzake investeringen en rollend materieel.

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

16.09 **Isabelle Durant**, ministre: Il s'agit d'un paiement qui devra intervenir au cours de la période 2005 à 2007.

16.11 **Isabelle Durant**, ministre: Le ministre du Budget ne peut donc encore rien décider à ce sujet.

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

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

Over die kwestie wordt nu geen beslissing genomen omdat zij niet

quant à cette question. Vous pouvez interroger M. Vande Lanotte. Je connais d'avance sa réponse. Qu'il ait un point de vue différent ne me gêne pas. La question n'est pas tranchée puisqu'elle ne doit pas l'être maintenant. J'avance donc étape par étape plutôt que d'anticiper sur des problèmes pouvant se poser ultérieurement.

En ce qui concerne la discussion, -que vous appelez conflit-, relative au cahier de charges et aux critères relatifs à un type de matériel, je suis partisane d'un matériel de type sub-urbain. En effet, celui-ci fonctionne à l'étranger et on le voit rouler dans la plupart des grandes villes européennes. Je ne vois pas pourquoi ce matériel ne fonctionnerait pas chez nous. Dès lors, je discute afin de trouver un point d'entente. Vous appelez cela un conflit. Nous sommes alors souvent en conflit. L'objectif de cette discussion est de s'entendre sur un matériel adéquat. La tâche n'est pas terminée. J'espère finaliser les principes. La mission de la SNCB sera alors de traduire cela en cahier de charges.

actueel is en daarover op dit ogenblik niet moet worden beslist. Bovendien is het een discussie die aan de gang is en geen conflict. Persoonlijk ben ik voorstander van specifiek materieel voor voorstadsverkeer. Wij moeten het eerst eens geraken over een aantal principiële kwesties zodat de NMBS een bestek kan opstellen.

16.16 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik denk dat ik minister Vande Lanotte hierover zal ondervragen en misschien ook minister Daems naar aanleiding van het Participatiefonds om te weten te komen wat er al dan niet ter beschikking staat via dit federale fonds.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

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

17 Questions jointes de

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

17.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik begrijp dat collega Mortelmans hierover een aantal maanden geleden een schriftelijke vraag stelde, waarvan het antwoord weliswaar nog niet gepubliceerd werd. Ik kon dat niet weten, maar ik begrijp uit een eerste reactie van mijn collega dat hij geen enkel probleem heeft om de vraag hier opnieuw te stellen, omdat we misschien hier toch op enkele aspecten eens even dieper moeten ingaan.

Sinds kort heeft de NMBS het initiatief genomen om op de treinen zogenaamde nultickets uit te reiken aan uitgewezen asielzoekers. Dit past in de problematiek van de toenemende agressie. Er zijn een aantal voorwaarden aan verbonden. De reiziger moet natuurlijk beschikken over een document dat hij uitgewezen is en het uitwijzingsbevel mag niet ouder zijn dan twee maanden. Ik stel via een aantal contacten vast dat die nieuwe maatregel heel wat vragen oproept, en niet alleen bij de NMBS zelf, omdat die maatregel natuurlijk tot misbruik kan leiden. Wij stellen immers vast dat er in ons land geen enkele controle – toch niet systematisch – wordt

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

La ministre a-t-elle connaissance de cette mesure et la soutient-elle? Qui a demandé cette

uitgevoerd op uitgewezen asielzoekers, of die ook daadwerkelijk het land verlaten. Ik denk dat het geen taak is voor de NMBS om dergelijke maatregel uit te vaardigen. Ik vraag mij dus af in welk beleid van de regering dit past. Ik vraag de minister of zij die maatregel bevestigt en of zij dit initiatief ondersteunt. Ik zou ook graag willen weten op wiens verzoek die maatregel werd ingevoerd. Ik zou graag van de minister willen vernemen in welke maatregelen zij voorziet om misbruik tegen te gaan zoals ik daarnet al gesitueerd heb en hoe en waar mogelijke onregelmatigheden kunnen worden gemeld. Ik zou ook willen weten of er een registratie gebeurt van die nultickets door de NMBS op naam, laten we zeggen verbonden aan het uitwijzingsbevel. Wat gebeurt er als het uitwijzingsbevel ouder is dan twee maanden? Wordt het nulticket dan ook uitgereikt? Worden de namen en de uitwijzingsdocumenten overgemaakt aan Binnenlandse Zaken?

Ten slotte begrijp ik dat men nog steeds in discussie is met Binnenlandse Zaken over de recuperatie van de bedragen. Wie betaalt nu deze tickets, de NMBS of de regering via een andere post? Dit zijn allemaal vragen aan de minister.

17.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de mondelinge vraag van mevrouw Brepoels. Ik heb hierover reeds op 29 oktober een schriftelijke vraag gesteld. Als ik mij niet vergis, heb ik daarop vorige week een antwoord gekregen. Naar aanleiding van dat antwoord wil ik opnieuw een aantal vragen stellen.

Ik heb van u vernomen dat er een kosteloos biljet wordt uitgereikt met behulp van de draagbare pc. De reden daarvoor is het vermijden van agressiegevallen met uitgewezen asielzoekers. Ik verneem uit uw antwoord ook dat hiervoor nog geen enkele toezegging ter compensatie werd gedaan aan de NMBS. Die toezegging moet uitgaan van Binnenlandse Zaken.

Los van ons standpunt inzake de problematiek ten gronde met betrekking tot asielzoekers, denk ik dat wat we hier meemaken geen goede zaak is. Er bestaat geen enkele controle op het feit of asielzoekers werkelijk het land zullen verlaten. Zij maken gebruik van een uitwijzingsbevel om een gratis ticket te krijgen. Naar verluidt is het al regelmatig voorgekomen dat zij dat uitwijzingsbevel gebruiken om lukraak door het land te reizen. Het is ook al voorgekomen dat op vertoon van vervallen uitwijzingsbevelen tickets worden afgeleverd. De treinbegeleiders doen dit uit angst voor agressie. Ik merk dat daarvoor geen enkele compensatie bestaat en dat gaat ten koste van de treinreizigers. Ik vind dit geen goede zaak.

U hebt niet geantwoord op de vraag of daarmee fraude gepaard kan gaan. Dat kan uiteraard en ik wil dus graag van u vernemen of dat mogelijk is en of u bereid bent deze maatregel terug in te trekken.

17.03 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega's, in het verleden werden de treinbegeleiders geregeld geconfronteerd met asielzoekers zonder ticket of geld en met als enig document een bevel om het land te verlaten.

Volgens de van kracht zijnde reglementering werden betrokkenen door de treinbegeleider in het eerste station uit de trein gezet.

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

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

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

17.03 Isabelle Durant, ministre: La SNCB a introduit le titre de transport gratuit après plusieurs incidents avec des demandeurs d'asile agressifs. Il peut être délivré aux voyageurs en possession d'un ordre de quitter le

Teneinde het fenomeen in kaart te brengen en eventueel te regelen, creëerde de NMBS in oktober 2002 een nulticket voor uitgewezen asielzoekers. Indien de treinbegeleider vaststelt dat een reiziger zonder ticket, geld of identiteitsbewijzen, beschikt over een bevel om het land te verlaten van maximum twee maanden oud, dan wordt op de trein een ticket tegen een nultarief uitgereikt, geldig tot het laatste station voor de grens.

De regeling van de termijn behoort tot de bevoegdheid van mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken. Het is niet de NMBS die de uitvoering van de opgelegde termijnen moet nagaan.

Indien het uitwijzingsbevel meer dan twee maand oud is, wordt de vroegere procedure gevolgd.

En ce qui me concerne, j'attache une importance particulière au fait qu'à l'instar de tous les autres voyageurs, les demandeurs d'asile, même déboutés, soient traités correctement lors du transport au sein de la SNCB. Je ne vois donc pas d'objection à la procédure appliquée par la SNCB. Je ne prendrai certainement pas de mesure pour la supprimer.

Monsieur Mortelmans, à propos du coût pour la collectivité, je vous signale qu'il y a dans ce parlement environ 500 personnes qui voyagent gratuitement aux frais du contribuable! Vous également! En l'occurrence, je pense que l'affaire est sans commune mesure avec l'enjeu.

17.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Ten tweede, de overheid bepaalt wie vrijkaarten krijgt afgeleverd. Het Parlement krijgt ze, mensen uit bepaalde overheidsdiensten krijgen tussenkomsten in abonnementen, er is het gratis rijden voor kinderen enzovoort. Dat is een beleidsmaatregel die de bevoegde minister voorstelt aan de regering en die door de regering aan de NMBS wordt gecompenseerd.

17.05 Minister Isabelle Durant: Het is niet gecompenseerd. De NMBS betaalt. Er is veel verschil met de regeling voor de kinderen enzovoort.

17.06 Frieda Brepoels (VU&ID): Nu gaat u ons dadelijk nog met asielzoekers vergelijken, mevrouw de minister. Alles wat de overheid aan de NMBS oplegt inzake het uitreiken van vrijkaarten, wordt door de overheid gecompenseerd. Hier draait men de situatie in feite om. Men wordt inderdaad geconfronteerd met een beleid waarop collega's terecht veel kritiek formuleren. Men doet uitwijzingen die men op geen enkel ogenblik controleert. Dan moet men natuurlijk niet schrikken dat men – bijvoorbeeld – op treinen wordt geconfronteerd met agressieve mensen die inderdaad geen enkele begeleiding bij die uitwijzing krijgen. Zij krijgen geen geld mee om dat uitwijzingstraject af te leggen. Ik begrijp dat u hier zegt dat de NMBS het fenomeen als zodanig in kaart wil brengen en een oplossing wil bieden door deze maatregel voor een bepaalde tijd uit

territoire délivré depuis deux mois au maximum et il peut être établi jusqu'à la dernière gare avant la frontière.

Het is belangrijk dat asielzoekers, ook uitgeprocedeerde asielzoekers, op dezelfde voet behandeld worden als de andere reizigers. Wat de kostprijs van een dergelijke maatregel betreft, herinner ik u eraan dat er op dit moment ook al meer dan 500 parlementsleden – en dan heb ik het nog niet over alle anderen – op kosten van de gemeenschap reizen. In tegenstelling tot de heer Mortelmans geloof ik niet dat dit voor problemen zorgt.

17.05 Isabelle Durant, ministre: La SNCB est actuellement occupée à définir la question et à évaluer les coûts. Une convention financière avec les autorités sera ensuite élaborée.

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

La SNCB se borne à prendre une

te vaardigen. Ik vraag mij af wat er met de bus- en tramdiensten zal gebeuren. Is daarover een eenvormig beleid opgesteld? Blijkbaar niet. Als het uitwijzingsbevel ouder is dan twee maanden, worden de asielzoekers afgezet in het volgende station, zegt u. Dat gelooft u toch zelf niet? Op het ogenblik dat men het doet om redenen van agressie, is het duidelijk dat men geen middelen heeft om deze situatie op te lossen. Dat gaat men absoluut niet op de trein oplossen. Ik meen dat u hierover beter eens met uw collega van Binnenlandse Zaken zou spreken. Hij draagt daarvoor de verantwoordelijkheid. Heel de regering draagt de verantwoordelijkheid dat men met dergelijke toestanden op de treinen wordt geconfronteerd. Dit is een ad hoc-maatregel om een bepaalde situatie gedurende een bepaalde periode op te lossen, maar het is geen structurele maatregel. Ik betreur dat ten zeerste.

17.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, uit deze maatregel blijkt natuurlijk het nefaste beleid van deze regering inzake asiel. De asielzoekers krijgen een uitwijzingsbevel, zij krijgen een ticket en gaan een trein op. Ze gaan lukraak rondrijden door het hele land en komen 's avonds terug naar de plaats waarvan ze zijn gekomen. Nochtans moeten zij het land verlaten. Die zaken gebeuren vandaag de dag. Van een stringent asielbeleid is op dit vlak dus duidelijk geen sprake.

U antwoordt ook niet op de vraag of fraude mogelijk is. Wij weten dat dit allemaal mogelijk is, maar u ontwijkt dat. Het standpunt ten gronde van onze partij is, denk ik, gekend met betrekking tot asiel, maar het moet toch mogelijk zijn – in ondergeschikte orde – dat een systeem wordt uitgewerkt waarbij een enkel ticket wordt uitgereikt, eventueel door de dienst Vreemdelingenzaken, door een OCMW of door een instelling waar zij hebben verbleven en dat zij inderdaad worden gevolgd, begeleid en het land uitgezet. Op deze manier zullen we toch niets doen aan de asielproblematiek in dit land. Dit is nefast. Dit is geen goede maatregel.

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

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

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

18.01 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, dit onderwerp is, door het bijna gelijktijdig indienen van een aantal vragen, ook al ter sprake gekomen tijdens het vragenuurtje donderdag. Collega Wauters heeft daarover toen een vraag gesteld, maar ik denk dat de problematiek van de zelfafhandeling in havens belangrijk genoeg is om er hier nog eens op terug te komen.

Het is gekend dat Europees commissaris de Palacio daar vrij ver wil in gaan, en deze toch niet onbelangrijke sector voor de economie, de havenarbeid, in West-Europa totaal wil liberaliseren. Dat betekent dat zij – wat ons land betreft – de wet-Major, die op dat vlak al heel lang voor evenwicht zorgt, in vraag gaat stellen. Dit is niet alleen een wet die van belang is voor de verhoudingen tussen werkgevers en

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

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

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

werknemers in de havensector, maar het is ook een wet die inzake veiligheid een aantal garanties biedt. Deze arbeid gebeurt heel dikwijls onder grote werkdruk, want elk uur dat een schip stilligt, is van een enorme economische waarde. Het komt er dikwijls op aan heel snel te werken. Via die geregementeerde havenarbeid, zoals die vandaag bestaat, blijft de veiligheid op dat vlak voor een stuk gegarandeerd.

Bovendien zijn in België noch de patroons noch de vakorganisaties vragende partij om die liberalisering ver door te drijven, in tegenstelling tot sommige andere dossiers van liberalisering, waarin het patronaat en de syndicaten lijnrecht tegenover elkaar staan. Hier is er een grote consensus om die geregementeerde havenarbeid verder te laten bestaan. Vandaar dat ik nog eens kort op deze problematiek wil terugkomen.

Wat is de huidige stand van zaken op Europees vlak? Welke procedures moeten nog worden gevolgd in de Commissie, het Parlement of eventueel de Europese Raad? Zijn de standpunten van de commissaris helemaal vast, of kan daarin nog wat beweging komen, in de Europese Raad bijvoorbeeld? Een andere belangrijke vraag is de volgende. Indien commissaris de Palacio dan toch bij haar standpunt zou blijven en Europa haar daarin volgt, kan België dan in de huidige stand van Zaken afwijken van deze regeling? Hoe kan dat? Wat is het standpunt van de Belgische regering nu? De staking van vrijdag is nu trouwens afgelopen. Donderdag hadden wij daar nog geen zicht op. Ik weet dat dit geen deel uitmaakte van mijn vraag, maar u heeft misschien ook al in de verschillende Europese Raden, waar u deze problematiek ongetwijfeld heeft besproken, zowel formeel als informeel, een beetje de sfeer kunnen opsnuiven. Heeft u dan het gevoel dat, als België een standpunt zou innemen, wij daar helemaal alleen zouden staan? Ik weet dat u daarop formeel niet kan vooruitlopen, maar is deze discussie in Europa er één van België tegen allen, of heeft u het gevoel dat de discussie met andere landen nog open is?

18.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de stakingen van vorige week vrijdag in verschillende Europese havens, waaronder de Belgische havens, zijn te wijten aan het heropstarten van de werkzaamheden van het Europees Parlement omtrent het ontwerp van richtlijn over de liberalisering van de havendiensten. Het Parlement vat deze week immers de tweede lezing van het project aan. De geamendeerde tekst zou vervolgens in maart of in juni 2003 bij de Ministerraad moeten terugkomen.

Ik kan u verzekeren dat de positie van de Belgische overheden, die ik vertegenwoordig, even hard zal zijn als tijdens de Europese Raad die het ontwerp bestudeerde. Ik herinner u eraan dat het politiek akkoord dat tijdens de Raad van Europese ministers van Vervoer van 17 juni 2002 werd bereikt over het ontwerp van richtlijn, de Belgische wetgeving betreffende de havenarbeiders – de zogenaamde wet-Major – niet op losse schroeven zet.

Op deze Raad werden – als ik het zo mag stellen – verschillende successen geboekt om de toepassing van de bestaande nationale sociale wetgevingen te garanderen.

Wat de zelfafhandeling betreft, hebben de onderhandelingen immers

dockers et restreint explicitement l'accès à la profession à des travailleurs agréés et qualifiés, indispensables pour garantir la sécurité et l'efficacité de la manutention des marchandises.

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

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

La Belgique accorde un très grand intérêt à la présence de critères sociaux et de sécurité dans la

toegelaten de formulering van de tekst over de toepassing van sociale criteria te verhelderen. Deze criteria zullen identiek moeten zijn voor alle vormen van dienstverlening. Ze zullen ook moeten overeenstemmen met de communautaire wetgeving. Het betreft een bijkomende hindernis om de beoefening van zelfafhandeling in de havens te beperken.

Wij hebben bovendien verkregen dat de bevoegde autoriteiten zelf kunnen beslissen of het loodswezen al dan niet wordt opengesteld voor concurrentie. Dat is ook heel belangrijk. Het laat immers toe dat de loodsdiensten op de toegangswegen naar de havens zullen plaatsvinden in omstandigheden die als onontbeerlijk worden beschouwd om de veiligheid of een oplossing voor de leefmilieuproblemen en andere problemen te garanderen.

In de praktijk zal men dus van alle dienstverleners kunnen eisen dat bepaalde criteria inzake opleiding, veiligheid, enzovoorts, worden gerespecteerd. Die criteria zouden dus ook dienen te worden gerespecteerd door schepen die eventueel onder een goedkope vlag varen en waarvan het lager geschoolde personeel niet aan deze vereisten zou kunnen voldoen. De facto zou zelfafhandeling ook hier heel beperkt blijven.

Een bijkomend bewijs dat deze sociale criteria centraal stonden tijdens de debatten is het feit dat er een nieuwe considerans werd toegevoegd. Deze considerans benadrukt het belang van sociale criteria, veiligheidscriteria, gezondheidscriteria, enzovoorts.

Er wordt overigens een grotere commerciële stabiliteit verzekerd door de verlenging van de maximaal toegestane duur van de concessies. Dat is ook belangrijk voor de havens. De wet-Major kon dus niet worden gewijzigd op grond van het ontwerp van richtlijn.

Tot nu toe spreekt het Europees Parlement over sommige amendementen. Deze amendementen hebben geen rechtstreeks verband met de inspanningen die in de Europese Raad werden geleverd. Het Europees Parlement volbrengt echter zijn taak. Als er, zoals u weet, een verschil is tussen de Europese Raad en het Europees Parlement, volgt er opnieuw een bespreking in de Europese Raad. Daarna komt men dan misschien tot een conciliatie over dit verschil.

Mijn mening omtrent deze problematiek is uiteraard alleen een mening of een appreciatie die niet definitief is. Ik denk dat wij niet helemaal alleen staan. Het is geen kwestie van ideologie, het is een kwestie van pragmatisme en van veiligheid in onze havens. Sommige landen zijn en waren onze bondgenoot bij de bespreking in juni 2002. Ik denk dat deze landen ook onze bondgenoot zullen blijven bij de tweede bespreking in de Europese Raad. Zij zullen geen bondgenoot zijn om ideologische redenen. Dat heeft geen enkele zin als je een redelijke oplossing wilt vinden. Ik hoop dan ook dat sommige grote landen, die een grote invloed kunnen hebben, verder zullen gaan met hun steun. Deze steun betreft niet zozeer een steun aan België. Het betreft een steun aan veiligheid, aan sociale criteria, die ook in hun havens belangrijk zijn. Ik kan die steun natuurlijk niet definitief bevestigen. Ik hoop echter dat die landen bondgenoten zullen blijven. Andere havens of andere landen hebben wel een ander standpunt. Wij staan echter niet helemaal alleen.

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

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

Na afloop van de besprekingen in het Europees Parlement zal ik niettemin met mijn collega's nagaan of wij voor de volgende Europese Raad samen een werkwijze kunnen uitbouwen die meer garanties kan bieden voor ons standpunt en voor de situatie.

18.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, het standpunt van de Belgische regering in deze materie verheugt me. We hebben reeds lang het gevoel dat dit punt onder druk van een Spaanse agenda op de Europese agenda is gekomen. In vele landen ziet men in hoe belangrijk de havens zijn voor de algemene economie en hoe belangrijk de reglementering inzake veiligheid en sociale stabiliteit in die havens is.

Ik hoop dat het standpunt van onze regering steun krijgt, zodat de relatief grote stabiliteit in de havens, waarmee iedereen tevreden is – dat moet beklemtoond worden – ook in de toekomst behouden blijft. Ik dank u voor het antwoord.

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

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een mogelijke uitzondering van de helmdraagplicht voor wijkagenten die zich verplaatsen met een bromfiets klasse A" (nr. A746)

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

19 Questions jointes de

- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une exemption éventuelle de l'obligation du port du casque pour les agents de quartier se déplaçant en vélomoteur de classe A" (n° A746)

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

19.01 Dirk Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, vorige week heeft collega Leterme hier de vraag gesteld of er afwijkingen mogelijk zullen zijn voor de helmdraagplicht wanneer zij van toepassing is op de bromfietsen van klasse A. U hebt toen gezegd dat dit mogelijk zou zijn. Collega Leterme had de vraag vooral gesteld met betrekking tot postbodes en dagbladbestellers. Waarschijnlijk zullen dat slechts de eersten van een lange lijst worden, ik weet het niet goed. Alleszins zijn de wijkagenten blijkbaar ook vragende partij.

Zij leggen een aantal argumenten voor waarom zij menen dat zij toch ook een afwijking zouden moeten kunnen krijgen. Zij beweren – en ik kan dat heel goed begrijpen – dat waar men gewoon was hen te zien functioneren met een kepie en zij bijgevolg ook gemakkelijk aanspreekbaar waren, zij op dit moment veel moeilijker aanspreekbaar zullen zijn door de mensen als zij verplicht zijn met een helm te rijden. Zij denken dus dat ze veel minder aangesproken zullen kunnen worden, maar ze denken ook dat ze veel minder zullen kunnen horen als de mensen hen wat vragen of wat toeroepen. Ze wijzen er ook op dat ze zich wel gans de dag aan het verplaatsen zijn, eventueel met bromfietsen. Het is dus niet een paar uur maar de ganse dag van her naar der. Dat roept ook nogal wat praktische

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

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

bezwaren op. De vraag is of u zou kunnen overwegen om ook voor hen in een dergelijke afwijking te voorzien.

19.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Zeer kort, mevrouw de minister. Ik sluit mij inderdaad aan bij de opmerkingen van collega Pieters. U hebt vorige week inderdaad een positief antwoord gegeven op een vraag van collega Leterme. Ik ben het ook met u eens als u zegt dat de uitzonderingen in het algemeen niet groter mogen worden dan de regel maar ik denk toch wel dat er een aantal categorieën mogen zijn waarvoor er een vrijstelling mag gegeven worden voor het dragen van de helm voor de bromfietsen van klasse A. Ik denk dan inderdaad aan de wijkagenten. Het is zo dat momenteel in Lier tien spiksplinternieuwe snorfietsen bij de lokale politie niet worden gebruikt omdat men in het ongewisse verkeert over het feit of ze nu een helm moeten gaan dragen of niet. Uiteraard kunnen zij helmen gaan kopen maar als wij vandaag van u de bevestiging zouden krijgen, mevrouw de minister, dat zij inderdaad een vrijstelling zouden krijgen, dan zou dat voor ons een geruststelling zijn.

Ten tweede, er zijn ook nogal wat mensen met gehoorstoornissen, mensen die een apparaatje dragen. Vandaag nog staat daarover in "Het Laatste Nieuws" een lezersbrief van iemand die daar bijzonder veel last van zou ondervinden als hij voor zo'n snorfiets een helm zou moeten gaan dragen. Mijn vraag is dus of er voor bepaalde medische redenen ook een uitzondering zou kunnen worden gemaakt. Ik dank u voor uw antwoord.

19.03 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik zal niet herhalen wat ik vorige week heb gezegd. Wat de problematiek van de wijkagenten betreft, heb ik van de lokale politie nog geen enkele aanvraag voor vrijstelling ontvangen. Volgens mij zijn er toch verschillende overeenkomstige kenmerken met de werkzaamheden van de postbodes.

Ten eerste, de wijkagenten moeten geen zware lasten dragen zoals de postbodes en bij de postbodes is de vrijstelling ingegeven door het feit dat zij zich moeten bukken om pakjes in de brievenbus te steken, wat lastig kan worden met een helm. Dat is hetzelfde voor de krantenbezorgers. Wij zullen zien wat daarvoor noodzakelijk is. Zonder vrijstelling zouden zij tijdens de huis-aan-huis-bedeling verplicht zijn gedurende uren onafgebroken de valhelm te dragen. De postbode moet de helm dus wel steeds bij zich hebben en gebruiken op de weg van en naar het postkantoor.

Ten tweede, een wijkagent heeft ook een voorbeeldfunctie. Dat is belangrijk in verband met het respect voor de regels. Hij heeft een voorbeeldfunctie voor de bevolking en vooral voor de jongeren. Als het gaat over maatregelen voor veiliger verkeer, dan ligt het toch wat moeilijk om te zeggen dat zij de helm niet moeten dragen.

Bovendien wordt een wijkagent nog altijd het gemakkelijkst aangesproken als hij zich bijvoorbeeld te voet door de wijk verplaatst. Ik wil daarmee zeggen dat niet alle wijkagenten zich met een motorfiets verplaatsen.

Derde categorie, personen met een hoorapparaat. Gehoorproblemen

Que pense la ministre d'une dispense éventuelle pour les agents de quartier?

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

19.03 Isabelle Durant, ministre: Mes services n'ont pas encore reçu de la police locale de demande d'exemption.

Les facteurs ont obtenu une exemption parce qu'ils portent continuellement de lourdes charges et doivent souvent se baisser. Ce n'est pas le cas des agents de police. Par ailleurs les facteurs doivent toujours porter le casque sur le chemin du bureau de poste.

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

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

vormen geen onoverkomelijke handicap bij de deelname aan het verkeer. Indien geen passende helm wordt gevonden, zou de betrokkene het hoorapparaat kunnen afzetten. Ik ga ermee akkoord dat dit niet perfect is. Ik realiseer mij dat dit geen ideale situatie is, maar wij moeten nagaan hoe we de veiligheid voor iedereen kunnen garanderen en ook voor deze mensen. Wat betreft de andere categorieën, zullen wij nakijken of het noodzakelijk kan zijn om zoals voor de postbodes een vrijstelling toe te kennen.

Ik wil geen regeling met een honderdtal uitzonderingen. Dat heeft geen zin. Een regel is een regel en als er uitzonderingen zijn, moeten die goed gemotiveerd worden en dan vooral voor de wijkagenten.

19.04 Dirk Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank mevrouw de minister voor haar antwoord. Ik kan mij enigszins vinden in de argumentatie die u geeft, mevrouw de minister. Er zijn argumenten voor en tegen en het zal dan ook een afweging moeten worden. Mag ik besluiten dat u nog geen definitief standpunt heeft ingenomen?

19.05 Minister Isabelle Durant: Ik heb de vraag van u gekregen.

19.06 Dirk Pieters (CD&V): Als de lokale politie via haar organen u een gelijkaardige vraag stelt...

19.07 Minister Isabelle Durant: Ik zeg niet onmiddellijk neen, maar ik vind het heel moeilijk te verdedigen dat een wijkagent de verkeersregels niet zou respecteren, zelfs al zijn er argumenten voor. In bepaalde politiezones verplaatsen de wijkagenten zich misschien beter met andere middelen dan een motorfiets. Ik zeg niet neen. Als het antwoord ja moet worden dan wacht ik echter op goede argumenten.

19.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, ik ben een beetje ontgoocheld. Het is niet omdat er geen vraag is van de lokale politie dat we dit niet moeten overwegen. Ik weet dat dit leeft bij veel politiemensen. Het kan toch niet dat politiemensen een helm moeten gaan dragen en de postbodes dit niet meer moeten doen. Ik vind dit geen goed argument.

U verwijst ook naar de voorbeeldfunctie en ook dat vind ik geen goed argument. Als ik mij niet vergis, moeten politiemensen in hun wagen voor bepaalde opdrachten ook geen gordel dragen. Is hier dan geen sprake van een voorbeeldfunctie? Ik vind dit geen goed argument.

Ik zou u willen vragen om die uitzondering voor wijkagenten te overwegen. Zij hebben een bepaalde functie. Zij moeten regelmatig met documenten rondlopen. Zij moeten binnen en buiten gaan bij mensen. Zij hebben een sociale rol te vervullen. Ik zou daar toch eens ernstig over nadenken.

Wat het hoorapparaat betreft, meen ik dat het afzetten ervan nog veel gevaarlijker is dan het niet dragen van een helm.

Als mensen in het verkeer komen en hun hoorapparaat moeten uitzetten, dan horen ze helemaal niets meer. Ze horen dan ook de

casque à leur mesure n'ont qu'à ôter leur appareil.

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

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

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

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

gevaaren niet meer. Dat lijkt mij dus ook geen argument om hiervoor geen vrijstelling toe te staan. Mevrouw de minister, ik zou dus durven vragen om hier nog eens goed over na te denken zodat er toch minstens voor die categorieën een uitzondering, een vrijstelling kan worden gegeven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

20.01 Dirk Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het verkeersbord C3 gecombineerd met een onderbord uitgezonderd plaatselijk verkeer blijkt volgens een recent vonnis geen adequaat instrument te zijn om het doorgaand verkeer te weren.

Op 4 september laatstleden heeft de correctionele rechtbank in Tongeren in beroep beslist dat het oogmerk om te parkeren een wettige reden is om het verkeersbord voorbij te rijden en in de straat te gaan parkeren. Dat ondergraaft de eigenlijke bedoeling van het verkeersbord gecombineerd met het onderbord. Het wordt op die manier de facto mogelijk gemaakt voor het doorgaande verkeer om de straat te gebruiken. De politierechtbank oordeelde daarentegen – volgens ons terecht – dat de combinatie C3 met onderbord de toegang tot de straat verbiedt voor al degenen die er geen specifieke activiteit te verrichten hebben. Deze aangelegenheid is niet zonder belang voor de straatcode die u wilt ontwerpen als aanvulling op de wegcode. We zouden daarom willen vragen of u op de hoogte bent van dit probleem. Zal u het mee in aanmerking nemen? Ziet u een eventuele oplossing? Zou het niet zinnig zijn dit mee op te nemen in de straatcode?

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

20.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw de voorzitter, collega's, bij de voorbereiding van de wijzigingen aan het verkeersreglement is dat thema inderdaad besproken. Het ontbreken van een definitie van plaatselijk verkeer in het verkeersreglement heeft al geleid tot een uitgebreide jurisprudentie. Ik heb daarom beslist een nieuwe definitie in het koninklijk besluit van 1 december 1975, houdende het algemene reglement op de politie van het wegverkeer, op te nemen. Die definitie heeft betrekking op de termen "uitgezonderd plaatselijk verkeer" en "uitgezonderd plaatselijke bediening" die beide aangetroffen worden op de verkeersborden C3 "verboden toegang in beide richtingen voor iedere bestuurder" tot C31.

In de definitie wordt geen onderscheid gemaakt tussen beide termen. Daardoor kom ik tegemoet aan een bestaande praktijk waarbij beide formuleringen gebruikt worden met hetzelfde doel, te weten: het weren van voertuigen die geen specifieke activiteit in de betrokken straat te verrichten hebben. Parkeren wordt natuurlijk niet als een activiteit beschouwd.

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

De voorgestelde definitie luidt als volgt: "De opschriften 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' of 'plaatselijke bediening' vermeld op een onderbord bij de verkeersborden C3 tot C31 duiden op een openbare weg die slechts toegankelijk is voor de voertuigen van de bewoners van die straat en van hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen. Ook voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 36, en fietsers en ruiters, hebben er zonder uitzondering toegang." Tot zover de voorgestelde definitie. Het ontwerp van koninklijk besluit met deze bepaling is op 19 december 2002 voor advies aan de Gewesten overgezonden in het kader van de betrokken procedure. Ik hoop zo vlug mogelijk een advies te krijgen van de Gewesten. Ik denk dat dit geen probleem zal zijn, ook niet voor de Raad van State.

Le 19 décembre 2002, j'ai adressé ce projet d'arrêté royal pour avis aux Régions. J'attends leur réponse très prochainement. Ensuite, cette affaire sera vite réglée.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen A624, A757 en A756 van de heren Luc Goutry en Jean-Pierre Grafé en mevrouw Frieda Brepoels worden naar een latere datum verschoven.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.13 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.13 heures.