



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

14-07-2004

Après-midi

woensdag

14-07-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les services de Taxipost" (n° 3257)

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

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les plaintes introduites contre ABX par des messageries privées françaises et allemandes" (n° 3308)

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

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réhabilitation de la ligne 136" (n° 3313)

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

Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'atelier de maintenance de la gare de Charleroi Rail" (n° 3314)

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

Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le sponsoring de l'équipe cycliste Lotto" (n° 3323)

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

Questions jointes de 7

- M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le bruit produit par les trains" (n° 3388)

- M. Éric Massin à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "le bruit produit par les trains" (n° 3389)

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

INHOUD

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening door Taxipost" (nr. 3257)

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

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de klachten van Franse en Duitse privé-koeriersbedrijven tegen ABX" (nr. 3308)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het opnieuw in bedrijf stellen van lijn 136" (nr. 3313)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onderhoudswerkplaats van het station Charleroi Rail" (nr. 3314)

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

Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sponsoring van de Lotto-wielerploeg" (nr. 3323)

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

Samengevoegde vragen van 7

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geluidsoverlast veroorzaakt door treinverkeer" (nr. 3388)

- de heer Eric Massin aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "de geluidsoverlast veroorzaakt door treinverkeer" (nr. 3389)

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

Questions jointes de	9	Samengevoegde vragen van	9
- M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la limitation de la période d'utilisation du billet 'un jour à la mer/en Ardenne'" (n° 3398)	9	- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beperking van de gebruikperiode van het biljet 'een dag aan zee/in de Ardennen' " (nr. 3398)	9
- M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les restrictions en ce qui concerne l'utilisation du billet week-end" (n° 3399) <i>Orateurs: Servais Verherstraeten, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	9	- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beperkingen in het gebruik van het weekendbiljet" (nr. 3399) <i>Sprekers: Servais Verherstraeten, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	9
Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la non-publication de la loi sur les télécommunications" (n° 3427) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Fientje Moerman</i> , ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique	10	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het uitblijven van de telecomwet" (nr. 3427) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Fientje Moerman</i> , minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid	10
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de la SNCB de fermer totalement ou partiellement les guichets dans 46 gares" (n° 3411) <i>Orateurs: François Bellot, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	10	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de NMBS tot gehele of gedeeltelijke sluiting van de loketten in 46 stations" (nr. 3411) <i>Sprekers: François Bellot, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	10
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les négociations en vue de la cession par La Poste de sa filiale Vicindo" (n° 3462) <i>Orateurs: François Bellot, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	11	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onderhandelingen betreffende de afstand door De Post van haar dochteronderneming Vicindo" (nr. 3462) <i>Sprekers: François Bellot, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	11
Question de Mme Anne Barzin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées dans la distribution du courrier en région namuroise" (n° 3422) <i>Orateurs: Anne Barzin, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	11	Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen die zich hebben voorgedaan met de postbedeling in de Naamse regio" (nr. 3422) <i>Sprekers: Anne Barzin, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	11
Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création d'une base de données statistiques coordonnée relative à l'insécurité sur le réseau SNCB" (n° 3457) <i>Orateurs: Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, Daniel	12	Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de oprichting van een gecoördineerde statistische gegevensbank over de onveiligheid op het NMBS-net" (nr. 3457) <i>Sprekers: Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, Daniel	12

Ducarme

Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avancement et les priorités du plan d'investissement 2004-2009 de la SNCB visant à l'installation de systèmes de vidéo-surveillance dans les moyennes et grandes gares" (n° 3458)

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

Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'équipement des agents de B-Security (Securail)" (n° 3459)

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

Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la couverture de nuit sur le réseau SNCB par B-Security" (n° 3460)

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

Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement des mesures de renforcement de la sécurité sur le réseau SNCB" (n° 3461)

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

Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Landelies et la desserte de Hourpes et leur rôle important dans le développement touristique du site de l'Abbaye d'Aulne et de la région de la Haute-Sambre" (n° 3472)

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

Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la possibilité d'utilisation de gyrophares par des médecins" (n° 3416)

Orateurs: **Valérie De Bue, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale

Question de M. Filip Anthuenis au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le problème de la signalisation aux abords des zones-30" (n° 3418)

Orateurs: **Filip Anthuenis, Bert Anciaux**,

Ducarme

Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voortgang en de prioriteiten van het NMBS-investeringsplan 2004-2009 voor de installatie van videobewakingssystemen in middelgrote en grote stations" (nr. 3458)

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

Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van de agenten van B-Security (Securail)" (nr. 3459)

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

Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de nachtdiensten van B-Security op het spoorwegnet" (nr. 3460)

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

Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot strengere veiligheidsmaatregelen op het NMBS-net" (nr. 3461)

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

Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Landelies en de bediening van de halte te Hourpes en de belangrijke rol die ze kunnen spelen in de toeristische ontwikkeling van de site van de Abdij van Aulne en van de regio Haute-Sambre" (nr. 3472)

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

Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het mogelijk gebruik van zwaailichten door geneesheren" (nr. 3416)

Sprekers: **Valérie De Bue, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Filip Anthuenis aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de problematiek van de signalisatie van zone 30" (nr. 3418)

Sprekers: **Filip Anthuenis, Bert Anciaux**,

ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Dirk Claes au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'amélioration de l'information des citoyens à propos du plan de dispersion" (n° 3421)

Orateurs: **Dirk Claes, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Dirk Claes aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beter informeren van de burgers over het spreidingsplan" (nr. 3421)

Sprekers: **Dirk Claes, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les pratiques discriminatoires de certaines compagnies aériennes" (n° 3425)

Orateurs: **Zoé Genot, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de discriminerende praktijken van sommige luchtvaartmaatschappijen" (nr. 3425)

Sprekers: **Zoé Genot, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences de l'accord de gouvernement bruxellois et du permis d'environnement de BIAC pour le plan de dispersion des vols" (n° 3465)

Orateurs: **Bart Laeremans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gevolgen van het Brussels regeerakkoord en van de milieuvergunning voor BIAC op het spreidingsplan" (nr. 3465)

Sprekers: **Bart Laeremans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les infractions liées au stationnement sur des emplacements réservés aux personnes handicapées" (n° 3413)

Orateurs: **Colette Burgeon, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de inbreuken in verband met het parkeren op plaatsen voorbehouden voor gehandicapten" (nr. 3413)

Sprekers: **Colette Burgeon, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 14 JUILLET 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 14 JULI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h. 22 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Melchior Wathelet au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les services de Taxipost" (n° 3257)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Taxipost est tenu, en cas d'absence du destinataire, de signaler que le colis qui lui est adressé peut être retiré dans les quinze jours à un dépôt Taxipost de la région. Or ces dépôts sont souvent éloignés du lieu de destination et d'un accès peu aisé.

La Poste ne devrait-elle pas permettre que ses bureaux locaux servent de lieu de dépôt pour ces colis ? Des synergies ne devraient-elles pas être trouvées entre La Poste et sa filiale sur cette question ?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): En cas d'absence lors du premier passage, le client reçoit un avis proposant soit un deuxième passage gratuit sur rendez-vous, formule que Taxipost favorise, soit l'enlèvement par le client dans un dépôt régional. Le client peut encore demander que le paquet soit envoyé vers un bureau de poste.

Je demanderai à La Poste pourquoi cette dernière option n'est pas mentionnée de façon plus explicite sur l'avis laissé au destinataire.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Quand le dépôt régional est à plus de trente kilomètres, c'est plus

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dienstverlening door Taxipost" (nr. 3257)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Wanneer de bestemming afwezig is moet Taxipost melden dat hij zijn pakje binnen de veertien dagen in een regionaal depot van Taxipost kan afhalen. Deze depots zijn echter vaak ver verwijderd van de plaats van bestemming en bovendien moeilijk toegankelijk.

Zou De Post er niet voor kunnen zorgen dat deze pakjes in haar lokale postkantoren bewaard worden? Zouden De Post en haar dochteronderneming ter zake niet beter kunnen samenwerken?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Wanneer de klant bij de eerste aanbieding afwezig is ontvangt hij een kennisgeving dat het pakje een tweede maal gratis en op afspraak bij hem kan worden aangeboden (deze formule heeft de voorkeur van Taxipost) of dat hij het in een regionaal depot kan afhalen. Daarnaast kan de klant ook vragen dat het pakje naar een postkantoor wordt verzonden.

Ik zal De Post vragen waarom deze derde mogelijkheid niet duidelijker vermeld wordt in de kennisgeving voor de bestemming.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Als het regionaal depot zich op meer dan dertig kilometer bevindt

que de la promotion, c'est presque une solution forcée, d'autant plus que prendre un rendez-vous en journée n'est pas toujours possible.

L'envoi vers un bureau de poste me paraît la meilleure option, et il serait en effet souhaitable de l'inscrire de façon plus explicite sur le document en question.

L'incident est clos.

02 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les plaintes introduites contre ABX par des messageries privées françaises et allemandes" (n° 3308)

02.01 François Bellot (MR): Des associations d'entreprises françaises et allemandes de messagerie et logistique ont adressé à la commission un livre blanc dans lequel elles dénoncent l'emprise de certaines grandes entreprises sur leurs marchés, notamment de la SNCB et d'ABX.

Si vous connaissez ce document, quels sont les éléments concrets reprochés aux entreprises belges ? Des contacts ont-ils eu lieu entre les entreprises et les plaignants ? Quelle est votre réaction ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Mon intention est qu'ABX devienne une entreprise privée qui respecte les règles du jeu. Nous avons commencé à restructurer ABX et à libéraliser les produits commerciaux de la SNCB afin qu'elle garde son rôle de service universel.

Les critiques des concurrents ne sont pas toujours justifiées ; ils rejettent la responsabilité de leurs problèmes sur les autres.

02.03 François Bellot (MR): Je crois me rappeler qu'ABX pourrait être cédé par filiales en cas de vente...

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): L'entreprise est déjà divisée en filiales. Si à l'avenir, nous ne trouvons pas de partenaire, nous devons vendre d'une façon ou d'une autre. Depuis quelques années, la rentabilité d'ABX s'est améliorée de manière spectaculaire.

L'incident est clos.

dan kan er geen sprake meer zijn van promotie. Men dwingt de klanten eigenlijk voor de eerste optie te kiezen. Maar voor veel mensen is het onmogelijk overdag een afspraak te maken.

Volgens mij is de beste oplossing het pakje naar een postkantoor te zenden en het is inderdaad wenselijk dat deze optie duidelijk in de kennisgeving vermeld wordt.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de klachten van Franse en Duitse privé-koeriersbedrijven tegen ABX" (nr. 3308)

02.01 François Bellot (MR): Verenigingen van Franse en Duitse besteldiensten en logistieke ondernemingen hebben de commissie een witboek gestuurd waarin ze het overwicht op hun markt van bepaalde grote ondernemingen, met name de NMBS en ABX, aan de kaak stellen.

Indien u de inhoud van dit document kent, welke concrete elementen worden de Belgische ondernemingen aangewreven? Vonden er contacten plaats tussen de ondernemingen en de aanklagers? Hoe reageert u hierop?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het is mijn bedoeling dat ABX een privé-onderneming wordt die de spelregels respecteert. We zijn begonnen met de herstructurering van ABX en de liberalisering van de commerciële producten van de NMBS opdat zij haar rol van universele dienstverlener zou blijven spelen.

De kritiek van de concurrenten is niet altijd terecht. Ze schuiven de verantwoordelijkheid voor hun problemen af op de andere ondernemingen.

02.03 François Bellot (MR): Ik meen mij te herinneren dat ABX in geval van een verkoop per filiaal kan worden overgedragen ...

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De onderneming is al in filialen opgedeeld. Als we in de toekomst geen partner vinden, moeten we op de ene of de andere manier toch verkopen. De rendabiliteit van ABX is er de voorbije jaren spectaculair op vooruit gegaan.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réhabilitation de la ligne 136" (n° 3313)

03.01 Éric Massin (PS): Trois carrières situées dans l'Entre-Sambre-et-Meuse voient aujourd'hui se concrétiser un projet d'extension de leurs activités d'exploitation, décidé par la société Carmeuse, dans la région de Florennes.

Il semble que le gouvernement wallon ait décidé de mettre à l'étude une révision du plan de secteur. Dans cette perspective, la SNCB avait étudié, à la demande de la société Carmeuse, la possibilité de remise en service de la portion de la ligne 136 entre la vallée des Prés et Saint-Lambert, soit environ 2,5 kilomètres de voies.

La question se pose sur la réhabilitation de cette ligne 136 qui est embranchée sur la ligne 132 à hauteur de Walcourt. Compte tenu des prévisions d'augmentation du charroi, il y a lieu d'envisager le coût de cette réhabilitation mais aussi la surcharge potentielle que supporterait de facto la ligne 132 à partir de Walcourt.

Pouvez-vous nous informer sur l'estimation du coût de la réhabilitation de la ligne 136 ?

La SNCB a-t-elle envisagé la surcharge qui pourrait intervenir sur la ligne 132 ?

Auquel cas, quelle serait la portée de cette surcharge sur la ligne 132 en termes d'aménagements à réaliser ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le coût de la réhabilitation de la ligne 136 est estimé à 2,25 millions d'euros et celui de la desserte des Carrières Berthe à Florennes à 5 millions d'euros. Pour la desserte des Carrières Lhoist à Merlemont, l'investissement prévu est de 6 millions d'euros.

Le coût de la reconstruction de ce dernier tronçon paraît prohibitif par rapport au trafic de cette ligne. Le coût de la réhabilitation totale de la ligne 136 serait de 7,25 millions d'euros jusque Florennes et de 13,25 millions d'euros jusque Merlemont.

La ligne 132 est à double voie entre Charleroi et Walcourt avec une vitesse de référence de 120 km/h et, au-delà, à simple voie jusque Mariembourg avec une vitesse de référence de 90 km/h.

Le trafic envisagé par Carmeuse a fait l'objet d'une

03 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het opnieuw in bedrijf stellen van lijn 136" (nr. 3313)

03.01 Eric Massin (PS): Het bedrijf Carmeuse keurde een project goed om in de omgeving van Florennes de exploitatieactiviteiten van drie steengroeven uit de streek Entre-Sambre-et-Meuse uit te breiden.

De Waalse regering zou beslist hebben een mogelijke herziening van het gewestplan te bestuderen. Vanuit dat oogpunt had de NMBS op vraag van het bedrijf Carmeuse de mogelijkheid onderzocht om het gedeelte van lijn 136 tussen de vallée des Prés en Saint-Lambert, ongeveer 2,5 kilometer spoor, opnieuw in bedrijf te stellen.

De vraag rijst of het opnieuw in bedrijf stellen van lijn 136 mogelijk is, omdat deze ter hoogte van Walcourt op lijn 132 aansluit. Rekening houdend met de verwachte toename van het spoorverkeer, dient niet alleen de kostprijs van dit opnieuw in gebruik nemen te worden begroot maar ook de mogelijke overbelasting van lijn 132 vanaf Walcourt.

Op hoeveel wordt de kostprijs van het opnieuw in bedrijf stellen van lijn 136 geschat?

Houdt de NMBS rekening met de mogelijke overbelasting van lijn 132?

Zo ja, hoe groot zou die overbelasting zijn en welke werkzaamheden vereist zij?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De kostprijs van het opnieuw in bedrijf stellen van lijn 136 wordt op 2,25 miljoen euro geschat. De spoorverbinding met de Carrières Berthe in Florennes zou 5 miljoen euro kosten, die met de Carrières Lhoist in Merlemont 6 miljoen euro.

De kostprijs om dat baanvak opnieuw aan te leggen, blijkt te hoog in vergelijking met het verkeer op die lijn. Om lijn 136 opnieuw volledig in bedrijf te stellen tot in Florennes zou 7,25 miljoen euro nodig zijn, tot in Merlemont 13,25 miljoen euro.

Lijn 132 loopt tussen Charleroi en Walcourt over twee sporen. De richtsnelheid op dat baanvak is 120 kilometer per uur. Tot Mariembourg loopt de lijn vervolgens over één spoor. Daar geldt een richtsnelheid van 90 kilometer per uur.

Er werd een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar

étude de faisabilité. La circulation de huit trains par jour dans chaque sens entre 6 heures et 22 heures est possible pour autant que le tronçon de ligne entre Walcourt et Philippeville soit scindé en deux et équipé de signaux à la bifurcation Saint-Lambert afin de permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains sur celui-ci.

Des adaptations ponctuelles pourraient donc être envisagées selon les besoins.

03.03 Eric Massin (PS): Je comprends que la SNCB ait quelques réticences à réaliser les investissements nécessaires lorsque le coût est trop important par rapport au potentiel de transport effectué.

Par ailleurs, je constate que certains investissements seront réalisés afin de rencontrer la demande de Carmeuse. J'espère que la surcharge des trains de marchandises ne freinera pas la circulation du transport de personnes sur la ligne entre Charleroi et Couvin.

L'incident est clos.

04 Question de M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'atelier de maintenance de la gare de Charleroi Rail" (n° 3314)

04.01 Eric Massin (PS): Le gouvernement a décidé de s'engager dans le cadre du réseau express régional. Les premiers travaux ont donc officiellement commencé en avril dernier avec l'adaptation de sections de voies comprises entre les gares de Watermael et de Bruxelles-Schuman afin de permettre la mise à quatre voies ultérieure.

D'autre part, le Conseil des ministres des 20 et 21 mars a prévu la mise en service de nouvelles rames RER spécialement équipées sur certaines lignes avant le mois de décembre 2008.

La SNCB est en train de finaliser le cahier des charges pour l'achat de ces nouvelles rames RER et une centaine de millions d'euros seraient prévus dans le plan d'investissement 2004-2007.

Le cahier des charges prévoit qu'environ 120 rames passeront par l'atelier de maintenance de la gare de Charleroi Rail pour en assurer l'entretien durant la période de garantie. A l'expiration de cette période, une soixantaine de rames seront entretenues en Flandre et une soixantaine en

de la possibilité het verkeer via Carmeuse te laten lopen. Het is mogelijk tussen 6 en 22 uur dagelijks acht treinen in beide richtingen te laten rijden. Daartoe moet het baanvak tussen Walcourt en Philippeville worden gesplitst en ter hoogte van de vertakking Saint-Lambert met een seininrichting worden uitgerust, zodat dat baanvak door een groter aantal treinen kan worden gebruikt.

Er zijn dus, afhankelijk van de noden, bepaalde aanpassingen mogelijk.

03.03 Eric Massin (PS): Ik begrijp de koudwatervrees van de NMBS om de nodige middelen te investeren, wanneer die, in verhouding tot het verwachte vervoer, te hoog uitvallen.

Anderzijds stel ik vast dat een aantal investeringen zal gebeuren om aan de vraag van Carmeuse tegemoet te komen. Ik hoop dat het te hoge aantal goederentreinen het reizigersvervoer op de lijn Charleroi-Couvin niet in het gedrang zal brengen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onderhoudswerkplaats van het station Charleroi Rail" (nr. 3314)

04.01 Eric Massin (PS): De regering heeft resoluut de kaart van het gewestelijk expresnet getrokken. De eerste werken zijn ook officieel in april jongstleden van start gegaan met de aanpassing van de spoorsecties tussen de stations van Watermaal en Brussel-Schuman om er nadien vier sporen van te maken.

Anderzijds heeft de Ministerraad van 20 en 21 maart beslist op bepaalde lijnen voor december 2008 nieuwe speciaal uitgeruste GEN-treinstellen in dienst te stellen.

De NMBS rondt momenteel het bestek af voor de aankoop van die nieuwe GEN-treinstellen en hiervoor wordt ongeveer honderd miljoen euro in het investeringsplan 2004-2007 ingeschreven.

Het bestek bepaalt dat ongeveer 120 treinstellen gedurende de garantieperiode door de onderhoudsdienst van het station van Charleroi Rail (GCR) zullen worden onderhouden. Nadat de garantieperiode is verstreken, zal een zestigtal treinstellen in Vlaanderen en een zestigtal in

Wallonie.

Il convient donc de veiller à mettre en capacité l'atelier de maintenance de Charleroi pour accomplir la mission d'entretien et de prendre en considération la surcharge de travail qui devra être assurée par le personnel actuel de GCR.

Pouvez-vous nous renseigner sur la position de la SNCB tant au niveau de l'investissement financier prévu pour l'adaptation de l'atelier qu'au niveau de l'affectation supplémentaire en termes de personnel durant la phase d'entretien de l'ensemble des rames et l'investissement, donc l'adaptation de l'atelier ?

L'affectation supplémentaire en termes de personnel a-t-elle été programmée dans l'actuel plan 2004-2007 ?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Le cahier de charges est en cours d'élaboration pour l'acquisition de la rame RER. Il prévoit une commande de base de 50 rames ainsi que deux options pour l'achat de 50 et 57 rames complémentaires.

L'entretien de ces rames, pendant la période de garantie, sera assuré par le constructeur à l'atelier de traction de Charleroi avec l'aide du personnel de la SNCB.

La SNCB prendra les dispositions nécessaires en termes de personnel d'entretien en fonction des demandes du constructeur.

Les responsables de l'atelier de Charleroi ont établi un avant-projet de modification de tracé de voies et de construction d'une plate-forme multifonctionnelle qui est actuellement examiné par la direction. Une décision interviendra au cours du prochain trimestre. La SNCB disposera alors des remises de prix pour le matériel et elle pourra affiner l'étalement dans le temps des budgets d'investissement pour le RER.

04.03 Eric Massin (PS): Dans le cadre de l'avant-projet établi, des plans ont été réalisés qui ont dû être soumis au comité de direction de la SNCB. Vous confirmez l'achat du matériel et le fait que l'entretien sera assuré à Charleroi, ce dont je me réjouis.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Pendant la période de garantie ! Après il

Wallonië worden onderhouden.

Voor dit onderhoudswerk moet de capaciteit van de werkplaats van Charleroi worden aangepast en moet rekening worden gehouden met het extra werk dat het huidige onderhoudspersoneel van GCR hiervoor moet verrichten.

Kunt u ons meedelen hoe de NMBS de investering zowel in de aanpassing van de werkplaats als de aanwerving van extra personeel voor het onderhoud van alle treinstellen, zal financieren?

Werd de aanwerving van extra personeel ingeschreven in het huidig plan 2004-2007?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Er wordt nog volop gewerkt aan het bestek voor de verwerving van de GEN-treinstellen. De basisbestelling bestaat uit 50 treinstellen, met twee opties voor de aankoop van 50 en 57 bijkomende treinstellen.

Gedurende de garantieperiode wordt het onderhoud van die treinstellen verzorgd door de constructeur in de tractiewerkplaats van Charleroi met de hulp van het NMBS-personeel.

De NMBS zal het nodige onderhoudspersoneel aanwerven om aan de behoeften van de constructeur tegemoet te komen.

De leiding van het atelier in Charleroi hebben een voorontwerp opgesteld dat ertoe strekt het spoortracé te wijzigen en een multifunctioneel platform aan te leggen. Dit voorontwerp wordt nu door de directie onderzocht. In de loop van het volgende kwartaal wordt een beslissing verwacht. Dan zal de NMBS over de prijsoffertes beschikken en de spreiding in de tijd van de investeringsmiddelen voor het GEN kunnen verfijnen.

04.03 Eric Massin (PS): In het kader van dit voorontwerp werden plannen opgesteld die aan het directiecomité van de NMBS moesten worden voorgelegd. U bevestigt de aankoop van het materieel en het feit dat het onderhoud in Charleroi zal gebeuren. Daar ben ik blij om.

04.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Weliswaar tijdens de waarborgperiode! Nadien zal

sera réparti.

04.05 Eric Massin (PS): Je suis enchanté d'apprendre cette confirmation. Par ailleurs, je comprends que certains délais et certaines procédures doivent être suivies. Je m'astreindrai donc à vérifier auprès de la SNCB ou auprès de vos services la concrétisation de ces projets.

L'incident est clos.

05 Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le sponsoring de l'équipe cycliste Lotto" (n° 3323)

05.01 Carl Devlies (CD&V): Omega Pharma devient le sponsor principal de l'équipe cycliste Lotto, un rôle que la Loterie Nationale assumait depuis 1985. Quelles raisons ont motivé cette décision ? Ce changement peut-il mettre en péril l'encadrement des jeunes de Lotto ? L'Union cycliste internationale (UCI) l'acceptera-t-elle ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Traditionnellement, la Loterie Nationale était le sponsor exclusif de l'équipe Lotto, sans en escompter de bénéfices. Toutefois, une loterie n'a pas pour vocation première de gérer une équipe cycliste. La situation était intenable à la lumière des règles européennes de la concurrence et nous avons recherché des candidats intéressés par l'équipe Lotto. Pour le bureau-conseil Deloitte & Touche, qui a assuré le suivi de la procédure de sélection, la proposition d'Omega Pharma était de loin la meilleure.

L'entreprise offre de solides garanties en matière d'encadrement des jeunes et a le projet d'ouvrir un centre de santé pour jeunes cyclistes dans le cadre d'une université flamande. L'engagement financier d'Omega Pharma est plus important que prévu et couvre quatre années. Enfin, la firme est déjà en possession d'une demande pour le Pro Tour.

Il ne se pose à mon sens aucun problème, pour autant que l'équipe Lotto et l'autre équipe parrainée par Omega Pharma soient nettement séparées.

Je crois pouvoir dire que l'opération s'est bien déroulée dans son ensemble.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Ma question n'était pas tellement critique mais constituait une demande d'information. L'encadrement des jeunes me préoccupe également. La réponse me satisfait. Nous attendrons l'avis des instances cyclistes

het onderhoudswerk worden verdeeld.

04.05 Eric Massin (PS): Ik ben opgetogen over deze bevestiging. Ik begrijp bovendien dat bepaalde termijnen en procedures dienen te worden geëerbiedigd. Ik zal er dan ook bij de NMBS of uw diensten op toezien dat deze projecten concreet vorm krijgen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sponsoring van de Lotto-wielerploeg" (nr. 3323)

05.01 Carl Devlies (CD&V): Omega Pharma wordt hoofdsponsor van de Lottowielerploeg. Sinds 1985 speelde de Nationale Loterij die rol. Wat waren de redenen voor deze beslissing? Brengt dit de jeugdwerking van Lotto in gevaar? Zal de *Union cycliste internationale* (UCI) deze verandering aanvaarden?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er was een gewoonte ontstaan dat de Nationale Loterij optrad als exclusief sponsor van de Lottoploeg en niet verwachtte daar geld mee te verdienen. Een wielerploeg beheren is echter geen hoofddoel van een loterij. Die situatie was niet houdbaar in het licht van de Europese concurrentieregels. We hebben daarom gezocht naar belangstellenden voor de Lottoploeg. Het adviesbureau Deloitte&Touche heeft de selectie begeleid en was van mening dat Omega Pharma uiteindelijk veruit het beste voorstel deed.

Er zijn harde garanties voor de jeugdwerking, het bedrijf is van plan een gezondheidscentrum voor jonge wielrenners te openen bij een Vlaamse universiteit, het financieel engagement van Omega Pharma is groter dan verwacht en geldt voor vier jaar, en de firma is al in het bezit van een aanvraag voor de Pro-Tour.

Ik zie geen problemen, op voorwaarde dat er een duidelijke scheiding is tussen de Lottoploeg en de andere ploeg die Omega Pharma sponsort.

De hele operatie is naar mijn mening goed verlopen.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Mijn vraag was niet zozeer kritisch maar informatief. Ook was ik bezorgd over de jeugdwerking. Het antwoord stemt mij tevreden. We zullen het oordeel van de internationale wielinstanties afwachten.

internationales.

05.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (en néerlandais): Tant qu'une distinction claire est établie, il ne devrait y avoir aucun problème.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. Éric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le bruit produit par les trains" (n° 3388)

- M. Éric Massin à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "le bruit produit par les trains" (n° 3389)

06.01 **Eric Massin (PS)** : Je fusionnerai les deux questions initialement adressées à la ministre de l'Environnement et à vous-même dans la mesure où elles concernent toutes deux la même problématique.

Depuis 2002, l'axe Athus-Meuse est en service et a pour fonction principale le charroi de marchandises depuis Anvers vers l'Est de la France, la Suisse et l'Italie. A l'époque, la SNCB avait motivé sa décision en invoquant l'accueil du futur RER sur la ligne 161.

Aujourd'hui, une trentaine de trains de marchandise utilisent quotidiennement la ligne 140. Suite à la libéralisation du rail européen, la SNCB a annoncé une capacité de cent cinquante trains par jour sur cette ligne.

En décembre dernier, le Centre scientifique et technique de la construction a réalisé une série de mesures de bruits et de vibrations. Selon cette étude, le bruit mesuré dépasse les septante décibels. Il s'agit de mesures équivalentes à celles concernant les riverains de la zone A des aéroports. Ces derniers peuvent prétendre au rachat de leur bien par les pouvoirs publics ainsi qu'à une prime de déménagement.

La loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit confère au Roi la compétence de réglementer les dispositifs destinés à réduire le bruit. Son article 4 dispose que les ministres fédéraux en charge de la Santé publique et de l'Environnement sont habilités à proposer conjointement des arrêtés d'application visant à lutter contre le bruit.

Au regard des nuisances dont souffrent les riverains de la ligne 140 et en l'absence de seuil

05.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (Nederlands): Zolang er een duidelijke scheiding is, verwacht ik geen moeilijkheden.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de geluidsoverlast veroorzaakt door treinverkeer" (nr. 3388)

- de heer Eric Massin aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "de geluidsoverlast veroorzaakt door treinverkeer" (nr. 3389)

06.01 **Eric Massin (PS)**: Ik zal de twee vragen die ik oorspronkelijk tot de minister van Leefmilieu en uzelf gericht had samenvoegen omdat ze beide over dezelfde problematiek handelen.

In 2002 is de as Athus-Meuse in gebruik genomen. Die as wordt voornamelijk gebruikt voor goederenvervoer van Antwerpen naar Oost-Frankrijk, Zwitserland en Italië. Indertijd had de NMBS daartoe beslist om lijn 161 die voorbestemd was voor GEN-verkeer te ontlasten.

Thans rollen er dagelijks een dertigtal goederentreinen over lijn 140. Naar aanleiding van de liberalisering van het spoorverkeer heeft de NMBS aangekondigd dat in de toekomst 150 treinen per dag van deze lijn zullen gebruik kunnen maken.

In december 2003 heeft het Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf een reeks geluids- en trillingsmetingen uitgevoerd. Volgens deze studie ligt het gemeten geluidsniveau hoger dan 70 decibel wat overeenkomt met de waarden die gelden voor de bewoners van zone A rond de luchthavens. Deze laatste kunnen van de overheid eisen dat ze hun eigendom terugkoopt en een verhuisprijs betaalt.

De wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van geluidshinder geeft de Koning de bevoegdheid om het gebruik van inrichtingen om het geluid te dempen te regelen. Artikel 4 bepaalt dat de federale ministers tot wier bevoegdheid de volksgezondheid en het leefmilieu behoren gemachtigd zijn samen uitvoeringsbesluiten voor te dragen die het lawaai bestrijden.

Gelet enerzijds op de geluidsoverlast waaronder de omwonenden van lijn 140 lijden en anderzijds op

limite pour le bruit produit par les chemins de fer, la SNCB n'est pas obligée d'installer de dispositifs anti-bruits. Pourriez-vous nous dire si une réflexion globale est néanmoins en cours actuellement ? Dans l'affirmative, existe-t-il un plan à court ou moyen terme entre les différents partenaires en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains ? Auquel cas, qu'en est-il de son état d'avancement ?

06.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en français*) : Avant la mise en service de l'axe Anvers-Athus, de nombreuses mesures ont été prises (meulage des rails, pose de rails longs soudés, etc.). La pose d'écrans anti-bruits, envisagée pour les seules lignes nouvelles ou lors de travaux importants, ne donne pas beaucoup de résultats et apporte surtout une satisfaction subjective. Les améliorations portant sur le matériel roulant sont plus efficaces.

La directive européenne 2001/16 impose que tous les matériels roulants ferroviaires neufs devront respecter de nouvelles normes de bruit. L'adaptation des wagons existants exige une coordination internationale et sera réalisée graduellement en fonction des moyens disponibles.

Il n'existe aucune législation relative au bruit ou aux vibrations causées par le trafic ferroviaire ou par le trafic routier. La norme de référence est la norme indicative DIN 4150. Le projet d'arrêté royal de 1991, abandonné depuis, ne présentait que des valeurs indicatives. Toutes les législations étrangères et les directives européennes sont basées sur le *niveau de bruit équivalent*.

L'étude réalisée par le CSTC (Centre scientifique et technique de la construction) à la demande de la ville d'Ottignies corrobore les mesures réalisées par la SNCB : aucun dépassement de la norme 4150/3 pour l'effet des vibrations sur les bâtiments; dépassement de la norme 4150/2 pour l'effet sur le confort des personnes dans les maisons situées entre 15 et 20 mètres des voies; dépassement des valeurs indicatives pour le bruit limitées aux maisons très proches des voies et d'un pont métallique.

Les dépassements observés sur la ligne 140 sont limités et intrinsèquement liés à des maisons situées à moins de 10 à 20 mètres de la voie et souvent construites après l'installation des lignes. Ces dépassements ne pourront jamais être supprimés, les seules solutions étant de les

het feit dat de NMBS door het ontbreken van geluidsnormen voor het treinverkeer niet verplicht is geluiddempende inrichtingen aan te brengen zou ik u willen vragen of deze problematiek momenteel globaal onderzocht wordt. In het bevestigende geval, bestaan er plannen om de lawaaioverlast voor de omwonenden op korte of middellange termijn samen met de partners aan te pakken? Zo ja, hoever staat het hiermee?

06.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Frans*): Vóór de inbedrijfstelling van de as Antwerpen-Athus werden reeds talrijke maatregelen getroffen (slijpwerken aan de spoorstaven, het leggen van lange, gelaste spoorstaven, enz.). De geluidswerende panelen, die normaliter alleen op nieuwe spoorlijnen of bij belangrijke werken worden geplaatst, geven vooral de indruk dat er een verbetering is maar brengen niet veel zoden aan de dijk. De verbeteringen aan het rollend materieel hebben meer resultaat.

De Europese richtlijn 2001/16 stelt dat al het nieuwe rollend spoorwagematerieel aan nieuwe geluidsnormen moet voldoen. De aanpassing van de bestaande wagons dient op internationaal niveau te worden gecoördineerd en zal stapsgewijs en afhankelijk van de beschikbare middelen plaatsvinden.

Er bestaat geen wetgeving met betrekking tot het geluid of de trillingen veroorzaakt door het spoor- of het wegverkeer. De referentienorm is de indicatieve norm DIN 4150. Ook het ontwerp-koninklijk besluit van 1991, waar men later van afstapte, bevatte enkel indicatieve waarden. De buitenlandse wetgeving en de Europese richtlijnen gaan alle uit van het *equivalente geluidsniveau*.

De studie die het WTCB (Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het bouwbedrijf) op verzoek van de stad Ottignies uitvoerde, bevestigt de metingen van de NMBS: de norm 4150/3 met betrekking tot de invloed van de trillingen op de gebouwen werd nergens overschreden; de norm 4150/2 met betrekking tot het wooncomfort werd overschreden in de huizen die tussen 15 en 20 meter van de sporen verwijderd zijn; de indicatieve geluidswaarden werden enkel overschreden in woningen in de onmiddellijke nabijheid van de sporen en van een metalen brug.

De op lijn 140 vastgestelde overschrijdingen zijn beperkt en houden intrinsiek verband met huizen die op minder dan 10 tot 20 meter van de sporen zijn gevestigd en vaak na de aanleg van de spoorweg werden gebouwd. Die overschrijdingen zullen nooit kunnen worden weggewerkt en de enig

accepter ou d'exproprier ces habitations. Un même "niveau de bruit équivalent" est considéré comme moins gênant s'il est d'origine ferroviaire que s'il est causé par une route ou des avions.

Outre la modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant, la SNCB prévoit le remplacement de ponts métalliques courts par des ponts en béton.

Les deux courbes de la ligne 140 encore équipées de rails courts seront équipées, en octobre 2005, de rails longs soudés. Le pont métallique au pied de la chaussée de la Croix ne pourra être remplacé avant 2009 ou 2010.

06.03 Eric Massin (PS) : Ne faudrait-il pas instaurer une contrainte légale?

Le trafic de la ligne 140 va passer de 40 à 150 trains par jour. De plus, le problème ne touche pas que cette ligne. Les murs anti-bruit diminuent le bruit malgré tout. Il faut faire flèche de tout bois.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la limitation de la période d'utilisation du billet 'un jour à la mer/en Ardenne'" (n° 3398)
- M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les restrictions en ce qui concerne l'utilisation du billet week-end" (n° 3399)

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): La SNCB entend limiter la période d'utilisation du billet « un jour à la mer/dans les Ardennes » aux vacances scolaires. Elle souhaite également restreindre l'utilisation du billet week-end. Ces décisions pourraient inciter un grand nombre d'usagers des chemins de fer à réutiliser leur voiture. Les informations relatives aux intentions de la SNCB sont-elles exactes ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Une proposition générale qui comporte également des éléments positifs est en cours d'élaboration. Une réunion sera organisée à ce sujet dans les prochains jours. La décision de ne

possible oplossing bestaat erin ze te aanvaarden of de betrokken woningen te onteigenen. Eenzelfde "equivalent geluidsniveau" wordt als minder hinderlijk ervaren als het te wijten is aan spoorverkeer dan wanneer het door auto- of vliegverkeer wordt veroorzaakt.

Behalve de modernisering van de infrastructuur en van het rollend materieel, plant de NMBS ook een vervanging van korte metalen bruggen door betonnen bruggen.

Op de lijn 140 zijn er nog twee bochten met korte rails; in oktober 2005 zullen die door lange gelaste rails worden vervangen. De metalen brug aan de voet van de chaussée de la Croix zal niet vóór 2009 of 2010 kunnen worden vervangen.

06.03 Eric Massin (PS): Zou men geen wettelijke beperking moeten invoeren?

Het aantal treinen op de lijn 140 zal toenemen van 40 tot 150. Bovendien doet het probleem zich ook op andere lijnen voor. De geluidswallen dragen hoe dan ook bij tot een vermindering van de geluidshinder. Men mag geen enkel middel ongebruikt laten.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beperking van de gebruiksperiode van het biljet 'een dag aan zee/in de Ardennen' " (nr. 3398)
- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de beperkingen in het gebruik van het weekendbiljet" (nr. 3399)

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): De NMBS wil de gebruiksperiode van het biljet "een dag aan zee/in de Ardennen" beperken tot de schoolvakanties. Ze wil ook het gebruik van het weekendbiljet inperken. Dit kan heel wat treingebruikers ertoe bewegen opnieuw de wagen te gebruiken. Zijn de berichten over de plannen juist?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er wordt gewerkt aan een algemeen voorstel dat ook positieve elementen bevat. De komende dagen wordt hierover vergaderd. Dat men het weekendbiljet op vrijdagavond niet meer zou

plus permettre d'utiliser le billet week-end le vendredi soir fait en tout cas l'objet d'une évaluation négative et ne sera peut-être pas maintenue. L'utilisation du billet « un jour à la mer/dans les Ardennes » ne sera peut-être pas limitée aux vacances scolaires, mais le prix du billet sera peut-être adapté. La SNCB et les autorités doivent encore entamer une discussion à ce sujet. En tout cas, nous souhaitons procéder à une simplification.

07.03 Servais Verherstraeten (CD&V): J'espère qu'il n'y aura pas de restrictions.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la non-publication de la loi sur les télécommunications" (n° 3427)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 16 juillet 2003, la ministre recevait le dossier relatif à la loi sur les télécommunications. Quand a-t-on envoyé copie de ce dossier au cabinet de la ministre Van den Bossche? Quand les deux cabinets ont-ils mené pour la première fois des négociations formelles sur l'avant-projet? Comment la ministre explique-t-elle le retard? Quand la loi sur les télécommunications sera-t-elle publiée au *Moniteur belge*? Quand la ministre recevra-t-elle l'avis de la Commission européenne sur l'avant-projet? Qu'en est-il du fonctionnement du SPP Télécommunications?

08.02 Fientje Moerman, ministre (en néerlandais): Les dossiers relatifs aux télécommunications ont été transmis le 16 juillet 2003. La première semaine de septembre 2003, mon cabinet et celui de la ministre Van den Bossche ont mené les premières discussions relatives à l'avant-projet de loi. Après un examen approfondi du contenu du texte adopté lors de la précédente législature, nous avons décidé en date du 1^{er} octobre 2003 de mener une nouvelle discussion sur le fond sur la base du texte de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT).

Le projet a été approuvé en Conseil des ministres le 7 mai 2004. Nous attendons les observations du Conseil d'Etat et de la Commission de la protection de la vie privée. La publication au *Moniteur belge* ne peut intervenir qu'après l'examen du projet par le Parlement. Nous avons fait parvenir le projet à la Commission européenne le 26 mai 2004. Nous n'avons pas encore reçu son avis. Le SPP Télécommunications n'a pas encore été constitué.

kunnen gebruiken wordt in elk geval negatief beoordeeld en zal wellicht niet doorgaan. Het zou kunnen dat er geen beperking komt tot enkel de schoolvakanties, maar dat er wel een prijsaanpassing komt. De discussie tussen de NMBS en de politieke overheid moet nog worden gevoerd. Wij willen in elk geval een vereenvoudiging.

07.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik hoop dat de beperkingen er niet komen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het uitblijven van de telecomwet" (nr. 3427)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 16 juli 2003 ontving de minister het dossier van de Telecomwet. Wanneer stuurde men een kopie naar het kabinet van minister Van den Bossche? Wanneer voerden beide kabinetten voor het eerst formele onderhandelingen over het voorontwerp? Hoe verklaart de minister de vertraging? Wanneer wordt de Telecomwet in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd? Wanneer krijgt de minister het advies van de Europese Commissie over het voorontwerp? Hoe zit het met de werking van de POD Telecommunicatie?

08.02 Minister Fientje Moerman (Nederlands): De telecomdossiers werden op 16 juli 2003 overgedragen. De eerste week van september 2003 hebben mijn kabinet en het kabinet van minister Van den Bossche de eerste gesprekken gevoerd over het voorontwerp van wet. Na een grondig inhoudelijk nazicht van de tekst van de vorige regeerperiode hebben we op 1 oktober 2003 beslist om een nieuwe discussie ten gronde te voeren op basis van de tekst van oktober 2002 van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT).

Het ontwerp werd op 7 mei 2004 goedgekeurd door de Ministerraad. We wachten op de bemerkingen van de Raad van State en de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De publicatie in het *Staatsblad* kan pas na de behandeling in het Parlement. We hebben het ontwerp aan de Europese Commissie bezorgd op 26 mei 2004. We hebben het advies nog niet ontvangen. De POD Telecommunicatie is nog niet

opgericht.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous demandons une mise en oeuvre rapide de la nouvelle loi sur les télécommunications car nous sommes à la traîne au niveau européen.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij willen dat de Telecomwet er snel komt, want op Europees vlak bengelen we achteraan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet de la SNCB de fermer totalement ou partiellement les guichets dans 46 gares" (n° 3411)

09 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plannen van de NMBS tot gehele of gedeeltelijke sluiting van de loketten in 46 stations" (nr. 3411)

09.01 François Bellot (MR): La SNCB envisagerait de fermer les guichets de 46 gares, pour manque de recettes. En fait, 200 gares sur les 500 du pays ne draineraient que 3 % des clients.

09.01 François Bellot (MR): De NMBS zou van plan zijn in 46 stations de loketten te sluiten omdat ze te weinig inkomsten opleveren. 200 van de 500 Belgische stations zouden slechts 3 procent van de klanten bedienen.

Confirmez-vous les intentions de la SNCB ? Si oui, comment les voyageurs pourront-ils payer leur billet dans ces gares sans guichets ? La SNCB envisage-t-elle d'y installer des distributeurs automatiques de billets ?

Bevestigt u de plannen van de NMBS? Zo ja, hoe zullen de reizigers een treinkaartje kunnen kopen als er geen loketten meer zijn? Is de NMBS van plan er automatische verdelers te plaatsen?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La philosophie générale est de réduire le coût de la vente du ticket en réduisant le nombre ou les heures d'ouverture des guichets. On peut également envisager la fermeture des guichets et le développement d'autres moyens de vente qui permettent à chacun d'être servi. Pour chaque gare, un examen approfondi de la manière la plus adéquate de remplacer les services existants est nécessaire. Il n'y aura pas de grande vague de fermetures.

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): De algemene filosofie is de kostprijs van de verkoop van de biljetten te drukken door het aantal loketten te verminderen en de openingsuren te beperken. We kunnen ook overwegen de loketten te sluiten en andere verkoopkanalen ontwikkelen zodat iedereen kan worden bediend. Voor elk station moet een grondig onderzoek worden gevoerd naar de meest geschikte manier om de bestaande diensten te vervangen. Een massaal aantal sluitingen wordt echter niet verwacht.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les négociations en vue de la cession par La Poste de sa filiale Vicindo" (n° 3462)

10 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de onderhandelingen betreffende de afstand door De Post van haar dochteronderneming Vicindo" (nr. 3462)

10.01 François Bellot (MR): La décision de céder Vicindo a été prise le 9 juillet dernier. Que vont devenir les services de philatélie et d'imprimerie de la Poste?

10.01 François Bellot (MR): Op 9 juli jongstleden werd beslist Vicindo te verkopen. Wat zal er met de filateliedienst en de drukkerij van De Post gebeuren?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La gestion de la philatélie et de l'imprimerie revenait à la direction de Vicindo dans le projet initial. Juridiquement, ces activités n'ont jamais été intégrées et elles ont été replacées sous

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Oorspronkelijk stond de directie van Vicindo in voor het beheer van de filateliedienst en de drukkerij. Vanuit juridisch oogpunt werden deze activiteiten nooit in Vicindo geïntegreerd. In 2003 werden zij

la direction de la Poste en 2003. Les activités de philatélie et d'imprimerie ne sont donc pas concernées par la vente de Vicindo.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Anne Barzin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées dans la distribution du courrier en région namuroise" (n° 3422)

11.01 Anne Barzin (MR): L'instauration du timbre «Prior» représente un progrès mais, ces derniers temps, dans le Namurois, on constate de nombreux retards et une irrégularité des horaires. Le saviez-vous ? En connaissez-vous les raisons ? Quelles mesures comptez-vous prendre ?

11.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): À Namur, la distribution du courrier a été réorganisée avec le système Géoroute. La réorganisation a toujours pour effet un certain retard car les automatismes du tri sont modifiés. Malgré le renforcement du personnel, le retard n'a pu être évité. La situation devrait être régularisée aux alentours du 20 juillet.

11.03 Anne Barzin (MR): On ne peut tolérer un retard de cinq jours avec les timbres « Prior ».

L'incident est clos.

Le **président** : Avant de passer aux diverses questions posées par M. Denis Ducarme, je vous informe que, sur proposition de Mme Tilmans, une réunion conjointe des commissions « Infrastructure » et « Affaires intérieures » a été prévue à la rentrée parlementaire pour mener un débat sur les problèmes de sécurité dans les chemins de fer.

12 Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la création d'une base de données statistiques coordonnée relative à l'insécurité sur le réseau SNCB" (n° 3457)

12.01 Denis Ducarme (MR): L'absence de base de données statistiques centralisée est un des obstacles à l'évaluation du phénomène d'insécurité sur le réseau SNCB. La centralisation des données des différents services de sécurité est nécessaire. Quelles sont vos intentions en la matière ?

opnieuw bij de directie van De Post ondergebracht. De verkoop van Vicindo heeft dus geen betrekking op deze activiteiten.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de problemen die zich hebben voorgedaan met de postbedeling in de Naamse regio" (nr. 3422)

11.01 Anne Barzin (MR): Al betekent de invoering van de priorzegel een vooruitgang, toch stelt men in het Naamse de laatste tijd heel wat vertraging vast en gebeurt de postbedeling op onregelmatige tijdstippen. Bent u hiervan op de hoogte? Kent u de redenen hiervoor? Welke maatregelen beoogt u?

11.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In Namen werd de postbedeling op basis van het Georoute-systeem gereorganiseerd. Dit brengt altijd enige vertraging mee omdat het sorteerproces wordt aangepast. De uitbreiding van het personeelsbestand kon de vertraging niet voorkomen. Rond 20 juli zou de toestand weer normaal moeten zijn.

11.03 Anne Barzin (MR): Wanneer een priorzegel wordt gebruikt, is een vertraging van vijf dagen onaanvaardbaar.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Alvorens over te gaan tot de vragen gesteld door de heer Denis Ducarme, deel ik u mede dat op voorstel van mevrouw Tilmans, bij de hervatting van de parlementaire werkzaamheden na de vakantie, een gezamenlijke vergadering "Infrastructuur" en "Binnenlandse Zaken" is gepland waarop de problemen van de veiligheid bij de spoorwegen zullen worden behandeld.

12 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de oprichting van een gecoördineerde statistische gegevensbank over de onveiligheid op het NMBS-net" (nr. 3457)

12.01 Denis Ducarme (MR): Het ontbreken van een gecentraliseerde statistische gegevensbank is een van de elementen die het onmogelijk maken de onveiligheid op het NMBS-net te evalueren. De gegevens van de diverse veiligheidsdiensten moeten gecentraliseerd worden. Wat zijn uw plannen ter zake?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La SNCB a constitué une base de données statistiques centralisant les agressions contre son personnel. Les délits et crimes de droit commun relèvent des compétences de la police. Un analyste stratégique a été nommé au sein de la police ferroviaire dans le cadre de l'échange de données statistiques entre le service de sécurité ferroviaire et la police. Il a produit une statistique exploitable par les deux services tout en veillant au respect des dispositions juridiques. Cette analyse est un instrument de travail qui permet de contrer les phénomènes criminogènes.

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De NMBS heeft een statistische gegevensbank samengesteld waarin de gevallen van agressie tegen haar personeel gecentraliseerd worden. De overtredingen en misdrijven van gemeen recht behoren tot de bevoegdheid van de politie. In het kader van de uitwisseling van statistische gegevens tussen de veiligheidsdienst Securail en de politie werd binnen de spoorwegpolitie een strategisch analist aangesteld. Hij heeft een statistisch instrument ontwikkeld dat door de twee diensten kan gebruikt worden zonder dat hierbij afbreuk wordt gedaan aan de naleving van de juridische bepalingen inzake de politie en de privacy. De analyse biedt een werkinstrument om criminogene verschijnselen te bestrijden.

12.03 Daniel Ducarme (MR): Nous disposerons donc bientôt d'un élément statistique commun ?

12.03 Daniel Ducarme (MR): We zullen dus weldra over een gemeenschappelijk statistisch element beschikken?

12.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Il s'agit surtout d'une analyse.

12.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Het gaat vooral om een analyse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'avancement et les priorités du plan d'investissement 2004-2009 de la SNCB visant à l'installation de systèmes de vidéo-surveillance dans les moyennes et grandes gares" (n° 3458)

13 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voortgang en de prioriteiten van het NMBS-investeringsplan 2004-2009 voor de installatie van videobewakingssystemen in middelgrote en grote stations" (nr. 3458)

13.01 Denis Ducarme (MR): La SNCB a lancé son plan d'investissement en vidéosurveillance des moyennes et grandes gares pour la période 2004-2009. Quelles gares sont-elles déjà équipées ? Quels sont les critères de priorités ayant présidé au choix des gares ? Un calendrier est-il arrêté, notamment pour les gares de Charleroi, Mons, Tournai, La Louvière et Braine-l'Alleud, où ce genre de surveillance me paraît urgent ?

13.01 Denis Ducarme (MR): De NMBS is begonnen met de uitvoering van haar investeringsplan 2004-2009 voor de installatie van videobewakingssystemen in de middelgrote en grote stations. Welke stations zijn er reeds mee uitgerust? Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen welke stations prioritair met een dergelijk systeem worden uitgerust? Is er een timing opgesteld, meer in het bijzonder voor de stations van Charleroi, Bergen, Doornik, La Louvière en Eigenbrakel waar naar ik meen een dergelijk bewakingssysteem hoognodig is?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Certaines gares sont déjà équipées, notamment Bruxelles-Midi, Schuman et Luxembourg ainsi qu'Anvers-Central. Les critères de priorités ont été établis suite à une analyse de risques par gare tenant compte de différents facteurs comme la taille, la localisation et les équipements de la gare. Dans les mois à venir, le programme va être fixé avec un calendrier et des priorités effectives.

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Een aantal stations, namelijk Brussel-Zuid, Schuman, Luxemburg en Antwerpen-Centraal werden al uitgerust. De criteria om aan het een of het andere station prioriteit te geven, berusten op een risicoanalyse per station, waarbij met factoren als de grootte, de ligging en de aanwezige uitrusting rekening werd gehouden. In de loop van de volgende maanden zal het programma worden bepaald, met een tijdpad en met duidelijke

prioriteiten.

L'incident est clos.

14 Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'équipement des agents de B-Security (Securail)" (n° 3459)

14.01 Denis Ducarme (MR) : Dans le cadre des dispositions visant à renforcer les conditions de sécurité sur le réseau de la SNCB, les 200 agents de B-Security qui se verront conférer les prérogatives d'un service d'inspection et qui entreront dans le groupe Securail verront leur équipement complété d'un nouvel uniforme, de menottes et d'un spray défense. Il s'agit d'un pas dans la bonne direction.

B-Security figure parmi les services couvrant le réseau de la SNCB qui sont le plus vite présents sur les lieux réclamant une intervention. Dès lors, ne faut-il pas estimer que leur équipement de défense pourrait encore être complété ?

Considérant les réalités de terrain, nous pourrions entamer un débat relatif au port d'une arme à feu. Qu'en pensez-vous ?

14.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : L'équipement protectionnel et défensif pour le nouveau service de sécurité a fait l'objet d'une discussion au sein d'un groupe de travail composé de membres de la direction de B-Security et de membres des cabinets des ministres des Entreprises publiques, de l'Intérieur et de la Justice. Il convient au préalable, avant de changer le dispositif, de procéder à l'évaluation du nouveau système dès qu'il sera mis en œuvre sur le terrain. Augmenter la possibilité de recourir à des armes ? Nous sommes réticents.

14.03 Denis Ducarme (MR) : La mesure que vous avez prise en vue d'équiper les agents de B-Security d'armes défensives va vraiment dans le bon sens.

Il est effectivement nécessaire de procéder, dans un premier temps, à une évaluation de l'impact des premières mesures que vous avez prises avant de décider, le cas échéant, d'aller plus loin.

Je voulais m'assurer du fait que vous n'étiez pas nécessairement bloqué sur la question d'un complément éventuel à apporter à l'équipement des agents.

L'incident est clos.

15 Question de M. Denis Ducarme au vice-

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitrusting van de agenten van B-Security (Securail)" (nr. 3459)

14.01 Denis Ducarme (MR) : In het raam van de bepalingen met het oog op de verbetering van de veiligheidsvoorwaarden op het NMBS-net, krijgen de 200 agenten van B-Security die bevoegd worden om inspectiediensten uit te voeren en die van de groep Securail deel gaan uitmaken, een nieuw uniform, handboeien en een verdedigingsspray. Dat is een stap voorwaarts.

Van de diensten die bevoegd zijn om op het NMBS-net op te treden, is B-Security één van de diensten die na een oproep het snelst ter plaatse zijn. Zouden die agenten, in het licht van dat gegeven, niet nog beter moeten worden uitgerust?

Rekening houdend met de toestand in het veld, zouden we het debat over het dragen van een vuurwapen kunnen aangaan. Wat is uw standpunt daaromtrent?

14.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*) : De beschermende en defensieve uitrusting van de nieuwe veiligheidsdienst werd besproken in een werkgroep samengesteld uit leden van de directie van B-Security en leden van de kabinetten van de ministers van Overheidsbedrijven, van Binnenlandse Zaken en van Justitie. Vooraleer de uitrusting wordt gewijzigd moet het nieuw systeem geëvalueerd worden zodra het in de praktijk wordt gebruikt.

Wat de mogelijkheid betreft om vaker wapens te gebruiken zijn wij terughoudend.

14.03 Denis Ducarme (MR) : Uw maatregel om de agenten van B-Security met defensieve wapens uit te rusten is een stap in de goede richting.

Het is inderdaad nodig om in een eerste fase de gevolgen van de eerste maatregelen te evalueren vooraleer wordt beslist eventueel verder te gaan.

Ik wou zeker zijn dat u niet gekant bent tegen het principe van eventuele bijkomende uitrusting voor het personeel.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de

premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la couverture de nuit sur le réseau SNCB par B-Security" (n° 3460)

15.01 Denis Ducarme (MR): Nous savons que la couverture de nuit est établie de 22 heures à 6 heures du matin. B-Security, qui est la filiale de sécurité de la SNCB, travaille en 2/8 sur la majeure partie du réseau, soit ici de 6 à 22 heures. A Bruxelles, en revanche, B-Security est opérationnel 24 heures sur 24.

N'estimez-vous pas que la couverture nocturne du réseau SNCB par les services de sécurité devrait être revue afin que nous puissions assurer un minimum de présence entre 22 heures et 6 heures du matin sur l'ensemble du territoire ?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Le cadre de B-Security s'élève à 310 membres, ce qui permet d'assurer une permanence 24 heures sur 24 dans les brigades de Bruxelles.

Il a été décidé d'accroître cet effectif de 27 unités, ce qui permettra d'augmenter la présence d'agents la nuit mais pas encore d'atteindre une couverture 24 heures sur 24, sept jours sur sept, sur l'ensemble du territoire ferroviaire.

La SNCB devrait pouvoir, en interne, trouver le personnel complémentaire nécessaire pour atteindre un tel degré de couverture.

15.03 Denis Ducarme (MR): Vous vous inscrivez dans le sens d'une couverture plus étendue du réseau SNCB après 22 heures, ce qui est une bonne chose.

L'incident est clos.

16 Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'état d'avancement des mesures de renforcement de la sécurité sur le réseau SNCB" (n° 3461)

16.01 Denis Ducarme (MR): Force est de constater que la procédure d'installation du plan de réforme au niveau du service B-Security, prévue pour le 1^{er} juillet, prend davantage de temps que prévu.

Quand les mesures que vous avez initiées avec le gouvernement pour renforcer les conditions de

vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de nachtdiensten van B-Security op het spoorweganet" (nr. 3460)

15.01 Denis Ducarme (MR): We weten dat de nachtdiensten van 22 uur tot 6 uur 's morgens lopen. Op het grootste deel van het net werkt B-Security, het veiligheidsfiliaal van de NMBS, in 2/8 en hier dus van 6 tot 22 uur. In Brussel werkt B-Security daarentegen 24 uur op 24.

Vindt u niet dat de door de veiligheidsdiensten uitgevoerde nachtbewaking van het NMBS-net moet worden herzien om tussen 22 uur en 6 uur 's morgens een minimale aanwezigheid over heel het grondgebied te kunnen verzekeren?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte: De personeelsformatie van B-Security omvat 310 personeelsleden, waardoor een permanentie 24 uur op 24 in de Brusselse brigades kan worden verzekerd.

Er werd beslist om dit personeelsbestand met 27 eenheden uit te breiden, waardoor er 's nachts meer personeel aanwezig zal kunnen zijn, maar nog geen dekking 24 uur op 24, 7 dagen op 7, op het gehele spoorweganet wordt bereikt.

De NMBS zou intern het nodige aanvullend personeel moeten kunnen vinden om een dergelijke dekkingsgraad te bereiken.

15.03 Denis Ducarme (MR): Uw voorstel ligt in de lijn van een uitgebreidere dekking van het NMBS-net na 22 uur, wat een goede zaak is.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stand van zaken met betrekking tot strengere veiligheidsmaatregelen op het NMBS-net" (nr. 3461)

16.01 Denis Ducarme (MR): Men kan enkel maar constateren dat de procedure voor de invoering van het hervormingsplan op het stuk van de dienst B-Security, die voor 1 juli in het vooruitzicht was gesteld, meer tijd vergt dan gepland.

Wanneer zullen de maatregelen die u met de regering hebt op touw gezet om de veiligheidsomstandigheden op het NMBS-net te

sécurité sur le réseau SNCB seront-elles en application sur le terrain ?

Le renfort de 27 agents des effectifs de B-Security est-il déjà actif sur le réseau ou toujours en formation ? Vous m'avez répondu qu'un certain nombre d'entre eux étaient actuellement encore en formation. Ces agents seront-ils affectés à B-Security ou à Securail ?

La ligne Charleroi-Bruxelles bénéficiera-t-elle de ces renforts ?

Comment sera réparti le reste de ces renforts sur les autres brigades ?

Avez-vous intégré la problématique du Hainaut occidental ? La fermeture du poste de la police des chemins de fer de Tournai en 2002 pose un certain nombre de difficultés pour la couverture de ces zones par B-Security.

16.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Lors de sa réunion de juin 2004, le comité de direction de la SNCB a décidé la création d'un "Corporate security service" composé de Securail et de B-Security. La mise en place de Securail est en cours et le service devrait être opérationnel avant la fin de l'année. Les missions de Securail sont clairement des fonctions de police.

B-Security est un service de gardiennage, de surveillance et de protection des installations, de contrôle d'accès aux bâtiments, de surveillance des rames garées et de surveillance technique de certains lieux.

Le recrutement interne de 27 agents est en cours. Ils seront affectés en fonction des postes vacants à B-Security ou à Securail. Douze agents seront affectés d'office à la brigade de Bruxelles-Midi. Quinze agents seront affectés aux postes vacants dans d'autres brigades en fonction des priorités. La décision de la fermeture du poste de Tournai ne relève pas de ma compétence, c'est une décision de la police fédérale et c'est donc le ministre de l'Intérieur qui est compétent.

16.03 Denis Ducarme (MR): Le service de la police des chemins de fer à Tournai a été fermé en 2002, ce qui pose un sérieux problème, y compris pour B-Security. La collaboration sera sans doute améliorée par le protocole d'accord qui a été signé le 7 avril entre B-Security et la police des chemins de fer. La réunion commune des commissions de l'Intérieur et de l'Infrastructure pourra nous aider à

verbeteren, concreet van toepassing zijn?

Is de versterking van het personeelsbestand van B-Security met 27 personeelsleden reeds werkzaam op het spoorwegnet, of zijn die personen nog in opleiding? U hebt mij geantwoord dat sommigen onder hen momenteel nog een opleiding volgen. Zullen die personeelsleden bij B-Security of bij Securail in dienst komen?

Zal de lijn Charleroi-Brussel voordeel trekken uit die versterking?

Hoe zal de rest van die versterking over de andere brigades worden verdeeld?

Hebt u hierbij rekening gehouden met de problematiek van West-Henegouwen? De sluiting van het kantoor van de spoorwepolitie te Doornik in 2002 schept een aantal moeilijkheden voor de dekking van die zones door B-Security.

16.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Tijdens de vergadering van juni 2004 besliste het directiecomité van de NMBS een "Corporate security service" op te richten, die uit Securail en B-Security zou bestaan. De invoering van Securail is aan de gang en de dienst zou voor eind dit jaar operationeel moeten zijn. De opdrachten van Securail zijn duidelijk politietaken.

B-Security heeft volgende opdrachten: bewaking, toezicht op en bescherming van de installaties, toezicht op de toegang tot de gebouwen, bewaking van de geparkeerde treinstellen en technische bewaking van bepaalde plaatsen.

De interne aanwerving van 27 agenten is aan de gang. Afhankelijk van de vacatures zullen ze aan B-Security of aan Securail worden toegewezen. Twaalf agenten worden ambtshalve bij de brigade van Brussel-Zuid ingedeeld. Vijftien agenten zullen de vacatures in de andere brigades invullen, op grond van hun min of meer prioritaire karakter. De beslissing om de dienst in Doornik op te doeken valt niet onder mijn bevoegdheid: het gaat om een beslissing van de federale politie en dus is de minister van Binnenlandse Zaken bevoegd.

16.03 Denis Ducarme (MR): De dienst spoorwepolitie te Doornik werd in 2002 gesloten. Dat leidt tot heel wat problemen, ook voor B-Security. De samenwerking zal dankzij het protocolakkoord dat op 7 april tussen B-Security en de spoorwepolitie werd ondertekend, ongetwijfeld verbeteren. We kunnen de gemeenschappelijke vergadering van de commissies voor de

confronter des problématiques importantes.

L'incident est clos.

17 Question de M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la gare de Landelies et la desserte de Hourpes et leur rôle important dans le développement touristique du site de l'Abbaye d'Aulne et de la région de la Haute-Sambre" (n° 3472)

17.01 Denis Ducarme (MR): Un rapport du Comité consultatif des usagers de la SNCB a récemment abordé l'état déplorable de la gare de Landelies : manque d'entretien du sol, des abris sur les quais ainsi que mauvaise qualité de l'éclairage et absence de parkings. Tous ces facteurs contribuent à alimenter le sentiment d'insécurité auprès des utilisateurs.

Dans ce contexte, la gare de Landelies ne peut remplir un rôle de relais touristique qui pourrait pourtant être le sien dans la mesure où elle se situe sur la ligne internationale 130A Charleroi-Sud/Erquelinnes-Jeumont. Cette région pauvre dispose d'un potentiel de développement qui repose essentiellement sur son patrimoine historique et naturel ainsi que sur la dynamisation des secteurs des loisirs nature, sports et HORECA.

Je tiens à souligner l'importance de la gare de Landelies dans le développement touristique de la région en raison de sa proximité avec l'abbaye d'Aulne dans laquelle près d'un million d'euros ont été investis depuis 1997 ; le ministre Reynders, en charge de la Régie des Bâtiments, m'a récemment confirmé de nouveaux investissements à Aulne estimés à quelque 600.000 euros en 2004-2005.

A l'initiative du ministre Reynders, un groupe de travail associant son département, le secteur privé, la Région wallonne et les communes devrait se réunir en vue d'entamer une réflexion sur le développement du site. Dans ce cadre, la SNCB pourrait-elle s'associer à ce groupe de travail en vue d'examiner des pistes d'investissements et d'adaptation de la gare de Landelies ?

En outre, pourriez-vous examiner les possibilités visant à augmenter les arrêts à cette gare durant le week-end ? En effet, la fréquence des trains de la ligne omnibus est plus faible durant le week-end

Binnenlandse Zaken en voor de Infrastructuur aangrijpen om de belangrijke problemen vanuit beide invalshoeken ter sprake te brengen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het station van Landelies en de bediening van de halte te Hourpes en de belangrijke rol die ze kunnen spelen in de toeristische ontwikkeling van de site van de Abdij van Aulne en van de regio Haute-Sambre" (nr. 3472)

17.01 Denis Ducarme (MR): In een verslag van het Raadgevend comité van de gebruikers van de NMBS werd onlangs de lamentabele toestand van het station van Landelies aangeklaagd: de vloer en de schuilhuisjes op de perrons zijn niet onderhouden, de verlichting laat te wensen over en er is geen parking. Al deze factoren dragen bij tot het onveiligheidsgevoel van de gebruikers.

Gelet op het voorgaande kan het station van Landelies bezwaarlijk de rol van toeristische toegangspoort vervullen, wat nochtans moet kunnen vermits het op de internationale lijn 130A Charleroi-Sud/Erquelinnes-Jeumont ligt. Deze verpauperde streek beschikt over een groeipotentieel, vooral door haar historische en natuurlijke erfgoed, dat via het stimuleren van de sectoren natuurrecreatie, sport en horeca verder ontwikkeld kan worden.

Het station van Landelies is zo belangrijk voor de toeristische ontsluiting van deze streek omdat het vlak bij de abdij van Aulne ligt. Sinds 1997 werd bijna een miljoen euro in deze site geïnvesteerd. Minister Reynders, die bevoegd is voor de Regie der Gebouwen heeft me onlangs bevestigd dat in 2004-2005 nog eens een bedrag van ongeveer 600.000 euro in Aulne zal geïnvesteerd worden.

Op initiatief van minister Reynders zou een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van zijn departement, van de privé-sector, van het Waals Gewest en van de gemeenten zich weldra moeten bezinnen over de verdere ontwikkeling van de site. Zou de NMBS kunnen toetreden tot deze werkgroep om te onderzoeken of het station van Landelies in aanmerking komt voor investeringen en aanpassingswerken?

Zou u bovendien de mogelijkheid willen onderzoeken om meer treinen in dit station te laten stoppen? De frequentie van de stoptreinen ligt inderdaad lager in het weekend dan in de week.

que durant la semaine. Notons également que la gare de Hourpes n'est plus desservie durant le week-end malgré que le site dispose d'un potentiel touristique remarquable reconnu Natura 2000 par l'Union européenne. Le Comité consultatif des usagers a d'ailleurs demandé à la SNCB de revoir sa position concernant l'arrêt des trains à Hourpes le week-end.

Seriez-vous disposé à réexaminer la question et pourriez-vous envisager de modifier le nom de cette gare en « gare de Landelies-Aulne » ?

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La gare de Landelies accueille moins de cent voyageurs par jour ouvrable et une vingtaine par jour durant le week-end. Son potentiel est donc très faible. Comparativement à l'Abbaye de Villers-la-Ville et à la cascade de Coö, sites proches des haltes ferroviaires, elle se situe à plus d'un kilomètre de l'abbaye d'Aulne et il est donc peu vraisemblable que le rail soit utilisé pour y accéder.

Actuellement, une desserte cadencée de Landelies toutes les deux heures durant le week-end est assurée par une seule automotrice double et desservie par deux équipes de personnel.

Bien que tout soit possible, il existe peu d'éléments probants pour investir dans cette localisation.

Les chiffres de fréquentation de Landelies n'atteignaient plus que quatorze voyageurs les samedis et douze les dimanches et jours fériés lors du comptage d'octobre 2003 et cette fréquentation est en baisse par rapport à la moyenne de 1999/2002.

La création de la desserte cadencée de Landelies durant le week-end entraîne ipso facto une circulation horaire sur l'ensemble de la ligne 130A et donc, la mise en marche d'une seconde automotrice et de deux équipages supplémentaires de personnel durant toute la journée. Cela constitue donc un doublement de moyens humains et matériels afin d'assurer la desserte souhaitée.

Les recettes supplémentaires escomptées seraient très faibles et ne pourraient pas couvrir les coûts supplémentaires élevés.

En outre, les TEC assurent chaque week-end de juillet et août six allers-retours directs entre la gare de Charleroi-Sud et l'abbaye d'Aulne.

Het is ook zo dat er tijdens het weekend geen trein in het station van Hourpes meer stopt; deze plaats beschikt nochtans over een belangrijk toeristisch potentieel dat door de Europese Unie in het netwerk 'Natura 2000' opgenomen werd. Het Raadgevend Comité van de gebruikers heeft de NMBS trouwens gevraagd haar standpunt te herzien in verband met Hourpes als stopplaats voor de treinen tijdens het weekend.

Bent u bereid dit probleem opnieuw te bekijken en de naam van dit station te wijzigen in 'gare de Landelies-Aulne'?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Het station van Landelies telt minder dan honderd reizigers per werkdag en een twintigtal reizigers per dag tijdens het weekend. Het heeft dus een erg beperkt potentieel. In vergelijking met plaatsen die dichtbij treinhalttes liggen, zoals de abdij van Villers-la-Ville en de watervallen van Coö, bevindt dit station zich op meer dan één kilometer van de abdij van Aulne. Het is dan ook weinig waarschijnlijk dat iemand de trein zou nemen om die plaats te bezoeken.

Op dit ogenblik stopt er in het station van Landelies tijdens het weekend om de twee uur één dubbel motorstel en werkt het personeel er in twee ploegen.

Ook al is alles mogelijk, toch zijn er weinig doorslaggevende elementen die een investering in dit station rechtvaardigen.

Volgens tellingen gebruikten in oktober 2003 nog slechts veertien reizigers het station van Landelies op zaterdag, en twaalf op zon- en feestdagen. In vergelijking met het gemiddelde van 1999/2002 betekent dit reeds een daling.

Als in het station van Landelies tijdens het weekend regelmatig treinen stoppen, geldt automatisch een uurdienst voor het geheel van de lijn 130A. Tijdens de hele dag moeten dan ook een tweede motorstel en twee bijkomende teams personeel worden ingeschakeld. De menselijke en materiële middelen worden dus verdubbeld teneinde de gewenste dienstverlening te verzekeren.

De verhoopte bijkomende inkomsten zouden erg laag uitvallen en zouden niet volstaan om de hoge bijkomende kosten te dekken.

Bovendien verzekert de TEC tijdens de zomerweekends zes rechtstreekse heen- en terugreizen tussen het station van Charleroi-Zuid

en de abdij van Aulne.

Les chiffres de fréquentation en semaine à Hourpes sont également en baisse par rapport à la moyenne 1999/2002 puisqu'ils n'atteignaient plus que la valeur de seize voyageurs lors du comptage d'octobre 2003 alors que 42 trains desservent ce point d'arrêt du lundi au vendredi. C'est pourquoi ce point d'arrêt n'a plus été desservi en fin de semaine.

Par conséquent, la SNCB n'envisage donc pas de modifier l'offre voyageurs actuelle en vigueur durant le week-end sur la ligne 130A.

La SNCB privilégie des noms très courts pour ses points d'arrêt pour des raisons de visibilité des documents et des panneaux et elle ne peut dès lors pas répondre favorablement à la proposition visant à changer le nom de gare "Landelies" en "Landelies-Abbaye d'Aulne".

Bien que je conçoive qu'une région puisse chercher à se développer, il ne faut pas croire qu'une ligne ferroviaire pourra contribuer à l'aider en ce sens. En effet, la distance entre la gare et ses différents points d'attraction est trop grande.

Une liaison directe et rapide entre Charleroi et Landelies existe déjà partiellement et l'usage des TEC offre une solution plus raisonnable qu'une augmentation du nombre de trains sur cette ligne.

17.03 Denis Ducarme (MR): L'avis rendu par le Comité consultatif des usagers de la SNCB est cependant fort éloquent sur la situation de la gare de Landelies.

17.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Les avis rendus par le Comité consultatif des usagers de la SNCB s'opposent en principe à la fermeture d'une gare.

17.05 Denis Ducarme (MR): J'entends bien mais eu égard à l'état déplorable de la gare, ce rapport ne semble pas excessif. Le tourisme est un vecteur de développement pour la région et la SNCB a un rôle à jouer. Il faudrait examiner plus à fond la question et ne pas balayer d'un revers de la main une piste qui paraît tout à fait intéressante.

L'incident est clos.

Het aantal reizigers dat Hourpes tijdens de week aandoet, gaat eveneens in dalende lijn in vergelijking met het gemiddelde over de periode 1999/2002. Tijdens de telling van oktober 2003 werden nog slechts 16 reizigers geteld, voor 42 treinen die die stopplaats van maandag tot vrijdag aandoen. Om die reden stoppen er in het weekend geen treinen meer.

De NMBS is dus niet van plan het aanbod voor het reizigersvervoer dat op dit ogenblik in het weekend op lijn 130A van toepassing is, te wijzigen.

De NMBS geeft voor de benaming van de stopplaatsen de voorkeur aan zeer korte namen, omdat zulks de leesbaarheid van documenten en borden ten goede komt. Zij kan dus niet ingaan op het voorstel om de naam van het station "Landelies" te veranderen in "Landelies-Abbaye d'Aulne".

Men mag niet geloven dat een spoorlijn de ontwikkeling die een streek terecht nastreeft, ten goede zal komen. Daarvoor is de afstand tussen het station en wat die regio te bieden heeft, te groot.

Deels bestaat al een rechtstreekse en snelle verbinding tussen Charleroi en Landelies. Het ligt meer voor de hand een beroep te doen op de TEC dan het aantal treinen op die lijn te verhogen.

17.03 Denis Ducarme (MR): Het advies van het Raadgevend Comité van de gebruikers van de NMBS laat, wat het station van Landelies betreft, aan duidelijkheid nochtans niets te wensen over.

17.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De adviezen van het Raadgevend Comité spreken zich in beginsel tegen de sluiting van een station uit.

17.05 Denis Ducarme (MR): Dat geloof ik wel, maar, rekening houdend met de erbarmelijke toestand van het station, lijkt dat verslag me niet overdreven. Het toerisme kan de ontwikkeling van de streek ten goede komen. In dat verband is voor de NMBS een rol weggelegd. Deze aangelegenheid zou nader moeten worden onderzocht: deze interessante denkpiste verdient beter dan zomaar van tafel te worden geveegd.

Het incident is gesloten.

18 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la possibilité d'utilisation de gyrophares par des médecins" (n° 3416)

18.01 Valérie De Bue (MR) : Que pense le ministre de la possibilité de doter les véhicules de médecins de gyrophares, ce qui les rendrait prioritaires et les soustrairait aux limitations de vitesse ?

Une cohérence devrait être instaurée pour éviter les différences, en fonctions des communes, parquets et services de police, entre les traitements réservés aux stationnements irréguliers des professionnels de la santé lors de visites à domicile de leurs patients.

18.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Le feu bleu clignotant n'accorde la priorité que s'il est accompagné de l'avertisseur sonore spécial. La liste des véhicules disposant de ces deux dispositifs est fixée par l'arrêté royal du 15 mars 1968. Pour l'aide médicale urgente, il peut être fait appel aux ambulances ou aux véhicules d'intervention du service "100". Il ne me paraît pas opportun d'ajouter les véhicules des médecins, ce qui impliquerait d'équiper plusieurs milliers de voitures banalisées et immatriculées au nom d'un particulier.

Il existe des situations où l'urgence doit pouvoir primer le Code de la route pour le stationnement irrégulier des professionnels de la santé. Il est toujours possible de refuser le paiement de l'amende ou la transaction et d'invoquer la contrainte morale, ce qui n'implique pas que toutes les situations d'urgence puissent bénéficier de cette forme de légitimation.

J'ai chargé la Commission fédérale pour la sécurité routière d'analyser la question. Les Unions des villes et des communes seront également consultées si nécessaire.

18.03 Valérie De Bue (MR): Il faut mieux, en effet, concilier Code de la route et situations d'urgence. Je compte sur la prise de conscience et sur le dynamisme du ministre.

L'incident est clos.

18 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het mogelijk gebruik van zwaailichten door geneesheren" (nr. 3416)

18.01 Valérie De Bue (MR): Wat denkt de minister van de mogelijkheid de voertuigen van de artsen met een zwaailicht uit te rusten? In dat geval worden het prioritaire voertuigen, die niet langer aan de snelheidsbeperkingen onderworpen zijn.

Er zou één lijn moeten worden aangehouden, om te voorkomen dat de parkeerovertredingen van de beoefenaars van een medisch beroep die bij hun patiënten een huisbezoek afleggen, verschillend worden aangepakt naargelang de gemeente, het parket en de politiedienst.

18.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): De voorrang geldt enkel wanneer het blauwe knipperlicht vergezeld is van het bijzondere geluidssignaal. De lijst van de voertuigen die over beide installaties beschikken, is bepaald bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Voor de dringende medische hulpverlening kan op ziekenwagens of op de interventievoertuigen van de dienst 100 een beroep worden gedaan. Het lijkt me geen goed idee de voertuigen van de artsen aan de lijst toe te voegen: in dat geval zouden immers duizenden niet herkenbare voertuigen die op naam van een particulier zijn ingeschreven, die bijzondere uitrusting moeten krijgen.

Dringende situaties, waarbij medische hulpverleners fout parkeren, moeten boven de verkeerswet staan. Je kan altijd de minnelijke schikking weigeren en de boete niet betalen op grond van morele dwang, wat niet betekent dat deze vorm van rechtvaardiging voor alle dringende situaties kan worden aangevoerd.

Ik heb de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid gevraagd dit probleem te onderzoeken. Indien nodig worden de Verenigingen van Steden en Gemeenten ook geraadpleegd.

18.03 Valérie De Bue (MR): Het is inderdaad beter de verkeersregels te verzoenen met de dringende situaties. Ik ben ervan overtuigd dat de minister zich terdege bewust is van dit probleem en ik reken erop dat hij de daad bij het woord zal voegen.

Het incident is gesloten.

19 Question de M. Filip Anthuenis au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "le problème de la signalisation aux abords des zones-30" (n° 3418)

19.01 Filip Anthuenis (VLD): La sécurité routière constitue une priorité majeure aux yeux de la population. De nombreuses administrations communales envisagent actuellement d'instaurer une zone 30 aux abords des écoles. Toutefois, la limitation à 30 kilomètres par heure n'est nécessaire et réaliste qu'aux heures d'ouverture et de fermeture des écoles. Les panneaux additionnels sont interdits et une signalisation variable à l'aide de panneaux illuminés est trop coûteuse. Le ministre peut-il résoudre ce problème ?

19.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): En aménageant les zones 30 aux abords des écoles, les gestionnaires de la voirie réalisent la mission qui leur avait été assignée : doter ces abords d'une signalisation adéquate avant septembre 2005. Le gestionnaire de la voirie peut soit utiliser une signalisation permanente, soit recourir à un système de signalisation électronique avec information variable.

La signalisation permanente est destinée aux zones résidentielles tandis que les panneaux électroniques conviennent aux endroits où la vitesse de 30 kilomètres à l'heure est imposée au début et à la fin des journées d'école. Il ne serait pas réaliste d'ajouter toutes sortes d'informations à un panneau permanent. Le prix des panneaux électroniques est à peu près équivalent à celui des panneaux *bi-flash* qui équipaient les abords des écoles dans le passé.

La limite de la zone 30 jouxtant une école peut être indiquée par un panneau permanent. Le coût de la signalisation variable n'est pas outrancier. Les panneaux permanents peuvent être utilisés à plus large échelle si l'on intègre les abords de l'école dans une zone 30 plus vaste. Le prix par zone est inférieur à mon avis. Quantité d'abords d'écoles se situent dans une aire où l'on pourrait instaurer à juste titre une zone-30 permanente. Il est parfois indiqué, pour les voies régionales, de prévoir une limite dans le temps mais, dans ce cas, je demande une signalisation visible. Apposer purement et simplement sous la signalisation un panneau bleu et toutes les précisions, est irréalisable et accroît en outre l'insécurité routière.

19.03 Filip Anthuenis (VLD): Nous souhaitons vous comme moi accroître la sécurité routière aux

19 Vraag van de heer Filip Anthuenis aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de problematiek van de signalisatie van zone 30" (nr. 3418)

19.01 Filip Anthuenis (VLD): Verkeersveiligheid is volgens de bevolking een topprioriteit. Momenteel willen vele gemeentebesturen een zone dertig invoeren in schoolomgevingen. De beperking tot 30 kilometer per uur is echter alleen nodig en realistisch op de ogenblikken dat de school begint of uit gaat. Onderborden zijn verboden en variabele signalisatie met borden die oplichten is te duur. Kan de minister de problematiek oplossen?

19.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Met de inrichting van zones 30 in schoolomgevingen voeren de wegbeheerders de opdracht uit dat vóór september 2005 hun schoolomgevingen aangepaste signalisatie moeten hebben. De wegbeheerder kan ofwel gebruik maken van bestendige signalisatie of een systeem van elektronische signalisatie met veranderlijke informatie toepassen.

De bestendige signalisatie is bedoeld voor een verblijfsomgeving, terwijl het elektronisch bord aangewezen is op plaatsen waar een snelheid van 30 kilometer per uur vereist is bij het begin en het einde van de schooldag. Het zou onhaalbaar zijn om een bestendig bord met allerlei vermeldingen aan te vullen. Het elektronisch bord kost ongeveer evenveel als de *bi-flash*borden die vroeger bij scholen werden geplaatst.

Het einde van de zone 30-schoolomgeving kan via een bestendig bord worden aangeduid. De prijs van variabele signalisatie is niet buitenissig. De bestendige borden kunnen breed worden toegepast als men de schoolomgeving inpast in een grotere zone 30. De kostprijs per zone ligt volgens mij lager. Heel wat van de schoolomgevingen zijn gelegen in een zone waar men terecht een permanente zone-30 kan invoeren. Voor gewestwegen kan het soms aangewezen zijn om het in de tijd te beperken. Toch vraag ik dan zichtbare signalisatie. Het louter aanbrengen van een blauw bord onder de signalisatie plus alle details is onbegonnen werk. Het doet bovendien de verkeersonveiligheid toenemen.

19.03 Filip Anthuenis (VLD): We willen allebei de verkeersveiligheid aan de scholen doen toenemen.

abords des écoles. Le panneau n'est toutefois pas très explicite. Un certain nombre de communes risquent d'être confrontées à des difficultés financières. L'aménagement de trente abords d'écoles représente un montant de 20 millions de francs belges.

L'installation d'un panneau fin de zone 30 y compris lorsque la limitation de vitesse n'est pas applicable permettrait d'économiser un panneau.

Nous ne pouvons que nous plier à la volonté du ministre. Je regrette que les communes aient à supporter les charges financières. Il serait bon de prévoir un incitant sous la forme de subsides complémentaires pour les communes. De nombreuses communes souhaiteraient déjà être prêtes en septembre 2004.

L'incident est clos.

20 Question de M. Dirk Claes au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'amélioration de l'information des citoyens à propos du plan de dispersion" (n° 3421)

20.01 Dirk Claes (CD&V): Le plan de dispersion théorique est disponible en ligne. Il est toutefois peu clair pour l'utilisateur et ne comprend guère d'informations concrètes. Que pense le ministre de l'initiative de créer un site Internet indiquant les communes qui seront survolées chaque jour et chaque nuit ? Quel est le coût d'une mise à jour électronique du site ? Combien de plaintes ont-elles été introduites cette année et l'année dernière ? Que pense le ministre des recommandations de l'Organisation mondiale de la santé ?

20.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'ai toujours accordé une importance particulière à l'information du citoyen, mais il y a des limites. Des dérogations sont parfois nécessaires en raison de conditions atmosphériques imprévisibles qui font que certaines informations ne peuvent être communiquées précisément qu'a posteriori. En cas de dérogations prévisibles, les services de médiation, BIAC et Belgocontrol mettent tout en œuvre pour informer le citoyen au préalable. Les routes quotidiennes habituelles peuvent facilement être visualisées sur le site Internet sans qu'il en résulte un coût important. Elles sont actuellement difficiles à retrouver en raison des dérogations. Comme je l'ai indiqué, les routes et les types d'avion utilisés par route la nuit sont déjà disponibles a posteriori sur le site Internet de BIAC.

Er staat echter niet veel tekst op dat bord. Het zal voor een aantal gemeenten een financieel probleem opleveren. Met dertig schoolomgevingen komt men aan 20 miljoen Belgische frank.

Als men een bord met einde zone 30 kan plaatsen ook wanneer de snelheidsbeperking niet geldt, is dat alvast een bord minder.

Wij kunnen niet anders dan ons schikken naar de wil van de minister. Ik betreur dat de gemeenten met de financiële last worden geconfronteerd. Het zou goed zijn dat er als stimulus een systeem van bijkomende subsidies komt voor de gemeenten. Veel gemeenten willen al in september 2004 klaar zijn met de opdracht.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Dirk Claes aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beter informeren van de burgers over het spreidingsplan" (nr. 3421)

20.01 Dirk Claes (CD&V): Het theoretische spreidingsplan is on line beschikbaar. Het is voor de gebruiker echter onoverzichtelijk en bevat weinig concrete informatie. Wat denkt de minister van het initiatief om een website te maken die voor elke dag en nacht aangeeft welke gemeentes men zal overvliegen? Hoeveel kost het om de site elektronisch up-to-date te houden? Hoeveel klachten zijn er vorig jaar en dit jaar binnengekomen? Wat vindt de minister van de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie?

20.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik vond het informeren van burgers steeds belangrijk. Toch zijn er beperkingen. Er zijn afwijkingen die te wijten zijn aan onvoorzienbare weersomstandigheden. Daardoor kan sommige informatie pas met zekerheid a posteriori worden gegeven. Bij voorzienbare afwijkingen doen de ombudsdiensten, BIAC en Belgocontrol alles om de burgers vooraf te informeren. De normale dagelijkse routes kan men visueel perfect weergeven op de website. Dit hoeft niet veel te kosten. Nu zijn ze omwille van de afwijkingen moeilijk te vinden. De gebruikte banen en vliegtuigtypes per route 's nachts zijn zoals uitgelegd al a posteriori beschikbaar op de website van BIAC.

En 2003, 2.281 dossiers ont été traités : 1.005 au cours du premier semestre et 1.276 au cours du second. Au cours du premier semestre de 2004, 3.663 dossiers ont déjà été inscrits. Depuis le 1^{er} juillet, 1.250 plaintes nous sont déjà parvenues. Le nombre de plaintes n'est toutefois qu'indirectement proportionnel au nombre de plaignants. Ainsi, j'ai reçu aujourd'hui 237 plaintes de quatre plaignants sur mon lieu de travail, sans parler des coups de fil que j'ai reçus à mon domicile.

20.03 Dirk Claes (CD&V): Il est exact que le ministre n'a pas ménagé sa peine pour faire circuler l'information relative au plan de dispersion. Il convient toutefois de veiller à ce que l'information tienne toujours compte des derniers développements. J'espère enfin que le harcèlement n'a pas contribué au départ du ministre du gouvernement fédéral.

20.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): J'ai oublié de répondre à la dernière question de M. Claes. Je suis également pour un juste équilibre entre emploi, santé publique et qualité de la vie. Si tout le monde fait preuve de bonne volonté, il s'agit d'un objectif réaliste.

L'incident est clos.

21 Question de Mme Zoé Genot au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les pratiques discriminatoires de certaines compagnies aériennes" (n° 3425)

21.01 Zoé Genot (ECOLO) : Il m'est revenu que certaines personnes de nationalité marocaine ou turque résidant en Belgique ne pouvaient emprunter les vols charters à destination de leur pays. Des accords bilatéraux réserveraient ces vols aux touristes belges. Si cela s'avère exact, il s'agit d'une discrimination flagrante.

Confirmez-vous ces informations ? De quels types d'accords s'agit-il ? Ne sont-ils pas contraires aux principes constitutionnels ? Sont-ils encore d'application à Malte et à Chypre ? Des procédures sont-elles en cours pour revoir ces accords ?

21.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Les règles applicables aux charters concernent des vols d'affrètement de voyages à forfait. Ces voyages sont accessibles à tout consommateur indépendamment de sa nationalité ou de son domicile. La réglementation du transport régulier ne comporte pas ce genre de conditions et cela n'est pas forcément plus cher. De plus, certaines

In 2003 werden 2.281 dossiers behandeld: 1.005 tijdens het eerste en 1.276 tijdens het tweede semester. Tijdens het eerste semester van 2004 werden al 3.663 dossiers ingeschreven. Sedert 1 juli kregen we al 1.250 klachten. Het aantal klachten staat echter slechts onrechtstreeks in verhouding tot het aantal klagers. Zo kreeg ik vandaag op het werk 237 klachten van vier klagers; over de telefoons thuis zwijg ik maar.

20.03 Dirk Claes (CD&V): Ik ga ermee akkoord dat de minister inspanningen deed om het spreidingsplan bekend te maken. Toch vraag ik hem na te gaan hoe de informatie zo up-to-date mogelijk kan worden gehouden. Ik hoop ten slotte dat de *stalking* er niet toe heeft bijgedragen dat de minister het federale niveau verlaat.

20.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik vergat te antwoorden op de laatste vraag van de heer Claes. Ook ik ben voor een evenwicht tussen werkgelegenheid, gezondheid en levenskwaliteit. Is men van goede wil, dan is dat een haalbare kaart.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de discriminerende praktijken van sommige luchtvaartmaatschappijen" (nr. 3425)

21.01 Zoé Genot (ECOLO): Ik heb vernomen dat mensen van Marokkaanse of Turkse nationaliteit die in ons land verblijven niet toegelaten worden tot chartervluchten met Marokko of Turkije als bestemming. Krachtens bilaterale akkoorden zouden die vluchten aan Belgische toeristen zijn voorbehouden. Als dat klopt, dan is er hier sprake van een flagrante discriminatie.

Bevestigt u die informatie? Om welk type van akkoorden gaat het? Zijn zij niet in strijd met de grondwettelijke beginselen? Gelden zij ook voor Malta en Cyprus? Lopen er momenteel procedures om die akkoorden te herzien?

21.02 Minister Bert Anciaux (Frans): De regels die van toepassing zijn op de chartervluchten hebben betrekking op gecharterde vluchten voor pakketreizen. Iedere consument, ongeacht zijn nationaliteit of verblijfplaats, kan een dergelijke reis boeken. De regelgeving inzake het geregeld vervoer bevat dat soort van voorwaarden niet en dat is niet noodzakelijk duurder. Bovendien

compagnies proposent des conditions spéciales aux travailleurs immigrés.

Les accords bilatéraux sont basés sur des résolutions IATA.

Depuis que Chypre et Malte sont membres de l'Union européenne, les accords bilatéraux ne sont plus d'application.

Les relations aériennes sont régies par des accords qui devront être renégociés suite à l'arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002.

hanteren bepaalde luchtvaartmaatschappijen speciale tarieven voor gastarbeiders.

De bilaterale akkoorden zijn gebaseerd op de IATA-resoluties.

Sinds Cyprus en Malta deel uitmaken van de Europese Unie zijn de bilaterale akkoorden niet meer van toepassing.

De betrekkingen op het gebied van de luchtvaart worden geregeld door akkoorden waarover opnieuw moet worden onderhandeld ten gevolge van het arrest van 5 november 2002 van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

21.03 Zoé Genot (ECOLO): Je connais un cas où deux personnes, l'une marocaine, l'autre belge, voulaient acheter un vol sec et il a été refusé à la personne de nationalité marocaine. Ou bien la compagnie aérienne utilise des pratiques illégales, ou bien vous êtes mal informé, ou alors je n'ai pas compris votre réponse.

21.03 Zoé Genot (ECOLO): Men heeft mij een geval gemeld waarbij twee personen, de ene van Marokkaanse nationaliteit en de andere van Belgische nationaliteit, een "seat-only" vlucht wilden boeken en dat aan de persoon van Marokkaanse nationaliteit werd geweigerd. Ofwel hanteert de luchtvaartmaatschappij onwettige praktijken, ofwel bent u slecht ingelicht, ofwel heb ik uw antwoord niet begrepen.

21.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Si vous me communiquez les informations, j'examinerai ce cas spécifique.

21.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Als u mij de desbetreffende inlichtingen meedeelt, zal ik dat specifiek geval laten onderzoeken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les conséquences de l'accord de gouvernement bruxellois et du permis d'environnement de BIAC pour le plan de dispersion des vols" (n° 3465)

22 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de gevolgen van het Brussels regeerakkoord en van de milieuvergunning voor BIAC op het spreidingsplan" (nr. 3465)

22.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Récemment, le ministre a déclaré qu'une solution stable ne pourrait être apportée au problème de l'aéroport bruxellois qu'après les élections régionales. Avec la nouvelle ministre bruxelloise de l'Environnement, on risque toutefois de tomber de Charybde en Scylla puisqu'elle souhaite réexplorer la piste de réflexion de l'ancienne ministre Durant.

22.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Onlangs zei de minister dat een stabiele oplossing voor de Brusselse luchthaven er pas zou kunnen komen na de regionale verkiezingen. Met de nieuwe Brusselse minister van Leefmilieu dreigen we echter van de regen in de drop te raken. Zij wil het denkspoor van oud-minister Durant oprakelen.

La députation permanente du Brabant flamand a en outre accordé à BIAC un permis d'environnement qui lui permet d'aménager une piste taxi le long de la piste 25L et d'installer des systèmes ILS afin de pouvoir atterrir à Bruxelles.

De bestendige deputatie van Vlaams-Brabant kende bovendien een milieuvergunning toe aan BIAC die het mogelijk maakt een taxibaan aan te leggen langs baan 25L en ILS-systemen te installeren om boven Brussel te kunnen landen.

Le ministre a été étroitement associé aux négociations bruxelloises. Est-il inscrit dans l'accord de gouvernement que l'actuel plan de dispersion ne donne pas satisfaction et que l'on entend entamer de nouvelles négociations ? Est-il également exact que l'on veuille frapper d'une interdiction de principe les vols de nuit au-dessus

De minister was nauw betrokken bij de Brusselse onderhandelingen. Staat in het regeerakkoord dat men geen vrede neemt met het huidige spreidingsplan en dat men nieuwe onderhandelingen wil? Klopt het ook dat men een principieel verbod wil afdwingen op nachtvluchten boven de hoofdstad?

de la capitale ?

Comment peut-on interdire une augmentation du nombre de vols de nuit au-dessus de Bruxelles? Quelles en seraient les conséquences pour le Brabant flamand? Comment concilier cette interdiction avec l'aménagement d'une nouvelle piste taxi et l'installation de systèmes ILS supplémentaires? Où en sont les études relatives à cette infrastructure?

22.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il ne m'appartient pas d'expliquer l'accord de gouvernement bruxellois. J'espère que le compromis a été négocié en âme et conscience par les personnes chargées des négociations.

La Région de Bruxelles-Capitale souhaiterait conclure un accord de coopération à propos des nuisances sonores. Je suis également demandeur. Une concentration n'est pas la solution.

Un accord ne peut être conclu qu'à l'issue d'une concertation avec les autorités fédérales et la Région flamande et il n'est pas sûr du tout que Bruxelles obtiendra gain de cause sur toute la ligne. Dans l'accord, les normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale devront être mises en conformité avec la politique fédérale en matière de nuisance sonore.

Bruxelles met en avant le principe d'une réduction de la nuisance sans augmentation du nombre de vols. Je ne suis pas partisan d'une augmentation du nombre de vols, mais si une décision devait malgré tout être prise en ce sens, les deux Régions devront supporter solidairement les nuisances qui en découleront. Ces enjeux devront dès lors faire l'objet de négociations. Il en va de même en ce qui concerne des matières telles que le prolongement de la piste 25 L et l'installation d'ILS, ce qui ne doit d'ailleurs pas nécessairement entraîner une augmentation du nombre de vols au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale. L'étude réalisée par Belgocontrol à propos de l'installation d'ILS a été transmise à la DGVA. Belgocontrol ne prendra évidemment aucune initiative avant qu'une décision politique n'intervienne en vue d'inclure l'atterrissage sur la 07L et la R dans l'utilisation préférentielle des pistes. Le prolongement de la piste de décollage sera examiné dans le cadre des négociations avec DHL.

Il est inexact que l'accord de gouvernement bruxellois critique le plan de répartition. Cet accord ne fait nullement référence au plan de répartition. Bruxelles demande uniquement qu'un accord de coopération soit conclu à propos d'un large éventail

Hoe kan er een verbod komen op meer nachtvluchten boven Brussel? Welke gevolgen zou dit hebben voor Vlaams-Brabant? Hoe valt een en ander te rijmen met de aanleg van een nieuwe taxibaan en de plaatsing van bijkomende ILS-systemen? Hoever staat het met de studies over die infrastructuur?

22.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het is niet mijn taak om het Brusselse regeerakkoord uit te leggen. Ik neem aan dat de onderhandelaars in eer en geweten een compromis hebben bereikt.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil graag een samenwerkingsakkoord sluiten over de lawaaihinder. Ook ik vraag dat. Concentratie kan niet de oplossing zijn.

Een akkoord kan enkel tot stand komen na overleg met de federale overheid en het Vlaams Gewest en het is helemaal niet zeker dat Brussel over de hele lijn gelijk zal krijgen. De geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen in het akkoord in overeenstemming moeten worden gebracht met de federale politiek inzake geluidshinder.

Brussel schuift het principe naar voren van een vermindering van de hinder zonder een toename van het aantal vluchten. Ik ben geen voorstander van een stijging van het aantal vluchten, maar als het zou stijgen, dan zullen beide Gewesten solidair de hinder moeten dragen. Daarover zal dus onderhandeld moeten worden. Dat geldt ook voor zaken zoals de verlenging van baan 25L en het plaatsen van ILS'en, wat overigens niet noodzakelijk moet leiden tot meer vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Belgocontrol heeft een studie gemaakt over de plaatsing van de ILS'en en heeft die studie aan het DGLV overgemaakt. Belgocontrol onderneemt uiteraard geen verdere actie tot er een politieke beslissing is om het landen op 07L en R in het preferentieel baangebruik op te nemen. De verlenging van de startbaan wordt bekeken in het kader van de onderhandelingen met DHL.

Het is niet juist dat het spreidingsplan in het Brusselse regeerakkoord bekritiseerd wordt. Het akkoord verwijst op geen enkel moment naar het spreidingsplan. Brussel vraagt enkel dat er een samenwerkingsakkoord zou worden gesloten over

de matières. Il s'oppose bien entendu à une augmentation des vols de nuit et donc des nuisances. L'accord prévoit qu'une amélioration éventuelle de la situation doit avant tout profiter aux secteurs qui subissent aujourd'hui le plus de nuisances, tels que Haren, Neder-over-Heembeek et Evere. Ceci ne s'oppose nullement au principe de répartition équitable.

Je suis moi aussi demandeur de travaux d'infrastructure, mais ces investissements ne peuvent être consentis que dans le cadre d'un accord global. Le permis d'environnement de la députation permanente du Brabant flamand impose un délai de trois ans.

La nuisance supportée par une zone telle que la périphérie Est ne pourra être réduite que si les atterrissages au-dessus de Bruxelles sont autorisés.

Une solution conciliant le maintien de l'emploi et une réduction des nuisances ne pourra aboutir que si les appareils les plus puissants sont remplacés par des appareils moins bruyants, si les appareils supplémentaires sont contraints d'avoir un *quota count* inférieur, si, grâce à des investissements dans les pistes 25L, davantage de zones peuvent supporter une part équitable des nuisances et si des systèmes ILS sont installés de manière à ce que l'on puisse disposer, de nuit comme de jour, de six pistes d'atterrissage à part entière. Je continuerai à mettre tout en œuvre pour contribuer à l'élaboration d'un plan équilibré.

22.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je ne dispose pas du texte de l'accord de gouvernement bruxellois et ne puis me baser que sur les informations parues dans la presse. Selon *De Standaard*, l'accord demande le réexamen du plan de répartition.

22.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Nous sommes largement d'accord en ce qui concerne les travaux d'infrastructure. Nous avons insisté dès le début sur leur exécution rapide. Au départ, le ministre était moins explicite sur le sujet qu'il ne l'est aujourd'hui. J'espère que son successeur empruntera la même voie. J'espère également que le ministre communiquera au Parlement l'étude de Belgocontrol. Pourrait-il nous fournir un aperçu des études en cours ?

22.05 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Une analyse porte sur les pistes taxis. Il ne s'agit pas d'une étude scientifique à proprement parler, mais plutôt d'une estimation des coûts. Sur le plan

een brede waaier aan onderwerpen. Uiteraard is men gekant tegen bijkomende nachtvluchten en een toename van de hinder. Het akkoord zegt dat een eventuele verbetering in de eerste plaats ten goede moet komen aan de wijken die nu het meeste hinder ondervinden, zoals Haren, Neder-over-Heembeek en Evere. Dit is geenszins in strijd met het principe van een eerlijke spreiding.

Ook ik ben vragende partij voor de infrastructuurwerken, maar die investeringen kunnen enkel gebeuren in het kader van een volledig akkoord. De milieuvergunning van de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant legt wel een termijn van drie jaar op.

Het is enkel mogelijk om de last op een zone zoals de Oostrand te verlichten, indien men toestaat dat er over Brussel geland wordt.

Het is mogelijk een oplossing te vinden die het behoud van de tewerkstelling verzoent met een vermindering van de hinder indien de zwaarste toestellen vervangen worden door minder lawaaierige, indien men kan opleggen dat bijkomende toestellen een lagere quota count hebben, indien men door investeringen in 25L ervoor kan zorgen dat meer zones een eerlijk deel van de hinder dragen en indien men de ILS'en installeert, zodat men zowel 's nachts als overdag zes volwaardige banen ter beschikking heeft. Ik zal mijn invloed blijven aanwenden om een evenwichtig plan te helpen realiseren.

22.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik heb de tekst van het Brusselse regeerakkoord niet en kan enkel voortgaan op berichten in de pers. *De Standaard* schrijft dat volgens het akkoord het spreidingsplan herbekeken moet worden.

22.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Over de infrastructuurwerken zijn wij het grotendeels eens. Wij hebben van in het begin aangedrongen op een spoedige uitvoering van die werken. De minister was daar aanvankelijk minder duidelijk over dan nu. Ik hoop dat zijn opvolger in dezelfde richting zal doorgaan. Ik hoop ook dat de minister de studie van Belgocontrol zal overmaken aan het Parlement. Kan hij een overzicht geven van de studies die nog lopen?

22.05 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Er is nog een studie over de taxibanen, maar eigenlijk gaat het niet om echte wetenschappelijke studies, maar om ramingen van de kostprijs. Technisch is

technique, tout est prêt pour qu'on puisse ordonner le début des travaux, mais il faut un accord préalable. Si je décidais unilatéralement de lancer le chantier, toute la pression retomberait sur Erps-Kwerps, Herent et Louvain.

22.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): J'espère que votre éventuel successeur veillera à ce que les travaux débutent le plus rapidement possible.

L'incident est clos.

23 Question de Mme Colette Burgeon au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "les infractions liées au stationnement sur des emplacements réservés aux personnes handicapées" (n° 3413)

23.01 Colette Burgeon (PS) : Le non-respect du stationnement sur des emplacements réservés aux personnes handicapées pose des problèmes particuliers lorsque ces infractions sont constatées sur les parkings en terrain privé accessibles au public, tels les parkings des grandes surfaces et des complexes commerciaux.

L'article 26 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police dispose que les fonctionnaires de police peuvent toujours pénétrer dans les lieux accessibles au public afin de veiller au maintien de l'ordre public et au respect des lois et des règlements de police, telles les règles du Code de la route.

La circulaire du 16 février 2001 du ministre de la Mobilité et des Transports confirme l'application du Code de la route dans les lieux privés accessibles au public.

Enfin, il existe une jurisprudence constante autorisant la police à intervenir sur tout lieu public ou privé accessible au public pour constater les infractions au Code de la route.

Pourtant, cette législation est appliquée de manière fort disparate et inégale sur l'ensemble de notre territoire en raison du manque de clarté des textes réglementaires. L'absence de sanctions contribue à entretenir l'incompréhension auprès de la population concernée.

Des actions des forces de l'ordre auraient l'avantage de créer un effet dissuasif et atténueraient le sentiment d'impunité.

Dès lors, ne serait-il pas opportun de prendre des

alles klaar om de opdracht te laten uitvoeren, maar dat kan pas nadat er een akkoord bereikt is. Als ik nu eenzijdig de opdracht zou geven om de werken te starten, zou daarmee alle druk op Erps-Kwerps, Herent en Leuven worden gelegd.

22.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik hoop dat uw eventuele opvolger ervoor zal zorgen dat de werken zo snel mogelijk kunnen beginnen.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de inbreuken in verband met het parkeren op plaatsen voorbehouden voor gehandicapten" (nr. 3413)

23.01 Colette Burgeon (PS): Het fout parkeren op parkeerplaatsen voor gehandicapten veroorzaakt bijzondere problemen als die overtredingen worden vastgesteld op voor het publiek toegankelijk privé-terrein, zoals parkings van grootwarenhuizen en commerciële centra.

Artikel 26 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt zegt dat de politiebeambten altijd voor het publiek toegankelijke plaatsen mogen betreden om er de openbare orde te bewaren en erop toe te zien dat de wet en de politiereglementen, zoals de verkeersregels, worden nageleefd.

De omzendbrief van 16 februari 2001 van de minister van Mobiliteit en Vervoer bevestigt de toepassing van de verkeersregels op voor het publiek toegankelijk privé-terrein.

Ten slotte bestaat er een vaste rechtspraak waarbij de politie altijd toestemming krijgt om elk voor het publiek toegankelijk openbaar of privé-terrein te betreden om inbreuken op de verkeerswet vast te stellen.

Deze wetgeving wordt echter sterk uiteenlopend en ongelijk over heel het grondgebied toegepast omdat de wetteksten onduidelijk zijn. Het gebrek aan strafmaatregelen stuit ook op onbegrip bij de benadeelden.

Eventuele acties door de ordediensten zullen een ontradend effect hebben en het gevoel van straffeloosheid verminderen.

Zou het daarom niet gepast zijn duidelijke

dispositions claires permettant aux autorités policières de verbaliser systématiquement les contrevenants concernés ?

23.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Le non-respect d'un emplacement de parking réservé aux personnes handicapées est une infraction grave du premier degré.

Les emplacements situés sur des terrains privés mais accessibles au public peuvent en effet être surveillés par la police. Les objectifs et les points d'attention des surveillances policières sont déterminés pour chaque zone de la police locale.

Les conventions entre les zones de police et les parquets jouent un rôle dans la détermination des objets des contrôles policiers. Pour obtenir davantage d'attention de la part de la police pour le respect des emplacements de parking réservés aux personnes handicapées sur des terrains privés, mais accessibles au public, il est conseillé au propriétaire de prendre contact avec sa police locale.

23.03 Colette Burgeon (PS): Il est important d'informer les propriétaires pour qu'ils prennent contact avec la police locale et que celle-ci ait des contacts avec le parquet.

23.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Il s'agit d'une infraction grave du premier degré qui est sanctionnée.

23.05 Colette Burgeon (PS): Le problème réside dans le fait que la police ignore si elle peut pénétrer sur ces terrains privés.

23.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Il faudrait donc écrire une lettre à toutes les zones de police. Je ferai le nécessaire.

23.07 Colette Burgeon (PS): Une certaine cohérence au niveau national s'impose.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17h.22.

bepalingen te formuleren waardoor de politie de betrokken overtreeders systematisch kan bekeuren?

23.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het onrechtmatige gebruik van een parkeerplaats voor gehandicapten is een zware overtreding van de eerste graad.

De politie kan inderdaad toezicht houden op parkeerplaatsen die zich op privé-terreinen bevinden maar voor het publiek toegankelijk zijn. De doelstellingen en de aandachtspunten van het politietoezicht worden per lokale politiezone bepaald.

Het voorwerp van de politiecontroles wordt mede bepaald door de overeenkomsten tussen de politiezones en de parketten. Als men wenst dat de politie meer aandacht besteed aan het al dan niet rechtmatige gebruik van parkeerplaatsen voor gehandicapten die zich op privé-terreinen bevinden maar voor het publiek toegankelijk zijn, dient de eigenaar met de lokale politie contact op te nemen.

23.03 Colette Burgeon (PS): Het is belangrijk de eigenaars te informeren zodat ze contact kunnen opnemen met de lokale politie en deze laatste met het parket kan communiceren.

23.04 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het gaat om een zware overtreding van de eerste graad die wordt bestraft.

23.05 Colette Burgeon (PS): Het probleem is echter dat de politie niet weet of ze die privé-terreinen mag betreden.

23.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Er zou dus aan alle politiezones een brief moeten worden gestuurd. Ik zal het nodige doen.

23.07 Colette Burgeon (PS): Op nationaal vlak is een zekere coherentie vereist.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.22 uur.