



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

20-10-2004

Après-midi

woensdag

20-10-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

Question de M. Guido De Padt au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la concurrence sur le marché de la téléphonie fixe" (n° 3975)

Orateurs: **Guido De Padt, Marc Verwilghen**, ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique

Question de M. Guy Hove au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parking pour navetteurs à la gare de Ninove" (n° 3590)

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

Questions jointes de
- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'étude de la SNCB 'Projet stratégique pour l'activité voyageur nationale'" (n° 3633)

- M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets des gares de Thuin et d'Erquelinnes" (n° 4037)

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

Questions jointes de
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le programme Georoute" (n° 3642)

- Mme Marie-Christine Marghem au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par les facteurs et les retards dans la distribution du courrier, notamment à Tournai, suite à l'introduction du système Georoute" (n° 4040)

Orateurs: **Karine Lalieux, Marie-Christine Marghem, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de
- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplacements pour vélos payants dans les gares" (n° 3678)

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'homologation de l'IC3" (n° 3742)

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

INHOUD

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de concurrentie op de vaste telefoniemarkt" (nr. 3975)

Sprekers: **Guido De Padt, Marc Verwilghen**, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid

Vraag van de heer Guy Hove aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pendelparking aan het station van Ninove" (nr. 3590)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studie van de NMBS inzake het Strategisch plan voor het nationaal reizigersvervoer" (nr. 3633)

- de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Thuin en Erquelinnes" (nr. 4037)

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Georoute-programma" (nr. 3642)

- mevrouw Marie-Christine Marghem aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden voor de postbodes en de vertraging in de postbedeling met name Doornik, ten gevolge van de invoering van het Georoute-systeem" (nr. 4040)

Sprekers: **Karine Lalieux, Marie-Christine Marghem, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van
- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "betaalde fietsstallingen aan het station" (nr. 3678)

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de homologatie van de IC3" (nr. 3742)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la révision des horaires de la ligne 132 Charleroi-Mariembourg" (n° 3714)	17	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de dienstregeling op lijn 132 Charleroi-Mariembourg" (nr. 3714)	17
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de locomotives de la SNCB à la gare de Charleroi Rail" (n° 3793)	20	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van NMBS-locomotieven in het station Charleroi Rail" (nr. 3793)	21
<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aménagement de la gare de Charleroi Rail" (n° 3794)	23	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbouwing van het station Charleroi Rail" (nr. 3794)	23
<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la signalétique dans et aux abords des gares" (n° 3824)	24	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 3824)	24
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 3825)	25	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 3825)	25
<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution par La Poste des journaux au Limbourg" (n° 3844)	26	- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de krantenbedeling in Limburg door De Post" (nr. 3844)	26
- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'efficacité du système Georoute concernant la distribution des journaux" (n° 3891)	26	- de heer Bert Schoofs aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de efficiëntie van het Georoute-systeem inzake de krantenbedeling" (nr. 3891)	26
<i>Orateurs:</i> Liesbeth Van der Auwera, Bert Schoofs, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Liesbeth Van der Auwera, Bert Schoofs, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats des études socio-économiques relatives au projet Eurocap-Rail" (n° 3851)	31	Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de sociaal-economische studies inzake het project Eurocap-Rail" (nr. 3851)	31

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

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

Question de M. Jo Vandeurzen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'arbitrage concernant le Rhin de fer" (n° 3738)

Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de arbitrage over de IJzeren Rijn" (nr. 3738)

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

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

Questions jointes de:
- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise, la gestion et la vente de terrains de la SNCB" (n° 3899)

Samengevoegde vragen van:
- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de terugname, het beheer en de verkoop van NMBS-gronden" (nr. 3899)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de propriétés de la SNCB" (n° 4025)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en ministre van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van NMBS-eigendommen" (nr. 4025)

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

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

Question de Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 11 de la SNCB" (n° 3887)

Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en ministre van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 11 van de NMBS" (nr. 3887)

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

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

Questions jointes de
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la régionalisation du fonds des amendes routières" (n° 3499)

Samengevoegde vragen van
- de heer Jan Mortelmans aan de ministre van Mobiliteit over "de regionalisering van het verkeersboetefonds" (nr. 3499)

- Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3876)

- mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en ministre van Binnenlandse Zaken over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3876)

- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3877)

- mevrouw Josée Lejeune aan de ministre van Mobiliteit over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3877)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière" (n° 3964)

- de heer Jos Ansoms aan de ministre van Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe verkeerswet" (nr. 3964)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "le budget des zones de police pour l'année 2005 et les recettes du fonds des amendes" (n° 3965)

- de heer Jos Ansoms aan de ministre van Mobiliteit over "de begroting van de politiezones voor het jaar 2005 en de inkomsten van het boetefonds" (nr. 3965)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Josée Lejeune, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Jos Ansoms**

Sprekers: **Jan Mortelmans, Josée Lejeune, Renaat Landuyt**, ministre van Mobiliteit, **Jos Ansoms**

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la mesure relative aux vêtements de sécurité pour les motocyclistes" (n° 3540)

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de ministre van Mobiliteit over "de maatregel inzake de veiligheidskledij voor motorrijders" (nr. 3540)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Sprekers: **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**, ministre van Mobiliteit

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3552)	51	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3552)	51
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit	
Questions jointes de	53	Samengevoegde vragen van	53
- M. Filip Anthuenis au ministre de la Mobilité sur "la problématique de la signalisation des zones 30 et la sécurité juridique ainsi que l'information aux villes et aux communes y afférentes" (n° 3639)	53	- de heer Filip Anthuenis aan de minister van Mobiliteit over "de problematiek van de signalisatie van de Zone 30 en de daaraan gekoppelde rechtszekerheid en informatie aan de steden en gemeenten" (nr. 3639)	53
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion à propos de la réglementation relative aux zones 30" (n° 3988)	53	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 3988)	53
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion entourant la réglementation des zones 30" (n° 4004)	53	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 4004)	53
<i>Orateurs:</i> Filip Anthuenis, Jos Ansoms, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Filip Anthuenis, Jos Ansoms, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit	
Questions jointes de:	58	Samengevoegde vragen van:	58
- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les personnes handicapées" (n° 3845)	58	- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 3845)	58
- Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "les cycles/chaises roulantes" (n° 4036)	58	- mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen" (nr. 4036)	58
<i>Orateurs:</i> Liesbeth Van der Auwera, Greet van Gool, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Liesbeth Van der Auwera, Greet van Gool, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit	
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la desserte ferroviaire de la Flandre occidentale tard le soir" (n° 3921)	60	Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de bereikbaarheid van West-Vlaanderen per trein laat op de avond" (nr. 3921)	60
<i>Orateurs:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Jos Ansoms		<i>Sprekers:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit, Jos Ansoms	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les temps de conduite et de repos" (n° 3936)	62	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de rij- en rusttijden" (nr. 3936)	62
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les statistiques des accidents de la route" (n° 3937)	64	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersongevallenstatistieken" (nr. 3937)	64
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du Comité consultatif des usagers et du Service de médiation des Chemins de fer" (n° 3953)	66	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de Ombudsdienst bij de Spoorwegen" (nr. 3953)	66
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Moibiliteit	
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'incitation à commettre des excès de vitesse par les concepteurs de l'émission télévisée 'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (n° 3963)	68	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "het aanzetten tot overdreven snelheid door de makers van het televisieprogramma 'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (nr. 3963)	68

Orateurs: **Jos Ansoms, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

Sprekers: **Jos Ansoms, Renaat Landuyt,**
minister van Moibiliteit

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

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.08 heures par Mme Inga Verhaert, présidente.

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door mevrouw Inga Verhaert, voorzitter.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de concurrentie op de vaste telefoniemarkt" (nr. 3975)

01 Question de M. Guido De Padt au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la concurrence sur le marché de la téléphonie fixe" (n° 3975)

01.01 Guido De Padt (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, volgens onderzoek uitgevoerd door Test-Aankoop kent de liberalisering van de vaste telefonie steeds meer prijsvoordelen voor de consument, althans voor die consument die bewust kiest voor een alternatieve operator en zo kan een gemiddelde verbruiker volgens Test-Aankoop tot 100 euro besparen op vaste telefonie. Daarvoor moet hij wel overstappen naar de concurrentie van Belgacom, die gemiddeld 20% goedkoper zou zijn. Gelukkig hebben reeds meer dan 1 miljoen gezinnen dat gedaan. In tegenstelling tot de elektriciteitssector waar veel meer gebruikers bij hun standaardleverancier blijven, laten de consumenten de voordelen van de concurrentie in het geval van telefonie niet liggen. De vraag is of men het hierbij kan laten of dat men toch eventueel nieuwe stappen moet zetten om de concurrentie nog sterker te laten spelen. De ogen zijn in dat geval gericht op Belgacom die nog steeds de belangrijkste operator is, maar ook een van de duurdere.

In essentie circuleren er twee voorstellen. Een daarvan is het aanstellen van een aparte netwerkuitbater. Meer haalbaar lijkt evenwel het voorstel om de gewezen monopolist te verplichten om inzake het abonnement een groothandelsaanbod te doen aan de andere spelers op de markt, die dan tegen een aantrekkelijke prijs een pakket abonnementen zouden kunnen opkopen om die dan door te verkopen aan hun klanten. In dat verband is het wellicht ook wachten op de goedkeuring van de nieuwe telecomwet omdat dan aan de operatoren met een sterke marktpositie nieuwe verplichtingen kunnen worden opgelegd.

In dit kader had ik een aantal vragen, mijnheer de minister. Kan u de cijfers van Test-Aankoop bevestigen? Wat zijn met andere woorden de voordelen van een overstap naar een alternatieve operator? Beschikt u ook over studies dienaangaande? Ten tweede, wat zijn de redenen waarom Belgacom deze beweging naar lagere prijzen blijkbaar niet gevolgd heeft? Ten derde, welke maatregelen zouden

01.01 Guido De Padt (VLD): Si l'on en croit "Test-Achats", la libéralisation du marché de la téléphonie fixe offre de plus en plus d'avantages au consommateur. Lorsqu'il change d'opérateur pour s'abonner auprès d'un concurrent de Belgacom, l'utilisateur moyen peut déjà économiser aujourd'hui jusqu'à 20 pour cent ou 100 euros sur sa facture téléphonique. Un million de ménages ont déjà choisi la concurrence à ce jour. Le consommateur pourrait encore accroître son avantage en ayant recours à un exploitant de réseau indépendant. Mais il est plus facile de contraindre Belgacom à revendre, au prix de gros, un certain nombre d'abonnements à d'autres acteurs du marché, éventuellement après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les télécommunications.

Le ministre peut-il confirmer les chiffres de "Test-Achats"? Dispose-t-il d'études utiles en la matière? Pourquoi Belgacom ne s'aligne-t-elle pas sur les autres opérateurs en appliquant également une réduction tarifaire? Comment le ministre pense-t-il

overwogen kunnen worden om de consument verder aan te moedigen bewust te kiezen en hoe wil de minister prijsvergelijkingen vergemakkelijken? Welke stappen zult u zetten om de concurrentie nog sterker te laten spelen? Is het mogelijk en wenselijk Belgacom te verplichten dergelijk groothandelsaanbod te doen? Wordt dit voorstel onderzocht en moet er gewacht worden op de goedkeuring van de nieuwe telecomwet, alvorens een dergelijke verplichting kan worden opgelegd?

faciliter les comparaisons de prix? Quelles mesures va-t-il prendre pour que la concurrence puisse intervenir mieux encore? Est-il possible et souhaitable d'obliger Belgacom à vendre des abonnements au prix de gros? Faut-il attendre la nouvelle loi sur les télécommunications?

01.02 Minister **Marc Verwilghen**: Collega Depadt, wat uw eerste vraag betreft, in de toekomst zal de aandacht voor de tarieven van de alternatieve operatoren worden versterkt. De opvolging is voorzien in marktanalyses die het BIPT zal verrichten ter bepaling van de operatoren met een aanmerkelijke marktkracht volgens de nieuwe Europese regelgeving. Een eerste vragenlijst hiervoor werd al opgesteld in de tweede helft van 2003 en een tweede vragenlijst werd opgesteld in september 2004. Het BIPT richt zich tot de operatoren die hun spraaktelefoondienst hebben aangegeven bij het instituut waarvan sprake is in Test-Aankoop. Het betreffen vaak ondernemingen die niet onderworpen zijn aan de regelgeving zoals de resellers, zoals men ze noemt. De Duitse aanbieder 3U Telecom die tot 43% goedkopere tarieven aanbiedt dan Belgacom blijkt hieronder te vallen. Het nieuwe regelgevend kader stimuleert de opvolging van de tarieven echter niet. Alleen de marktanalyses, maar ook de uitvoering van de richtlijn met betrekking tot de universele dienstverlening zal daartoe bijdragen.

Wat het BIPT in ieder geval kan bevestigen is dat sedert eind 2003 er ruim 1 miljoen abonnees gebruik maken van de spraaktelefoondienst van de concurrerende operatoren van Belgacom. Er is dus een echte liberalisering van de markt die zich doortrekt.

Ten tweede, uit het tiende jaarverslag van het Raadgevend Comité blijkt dat de nationale en internationale tarieven van Belgacom over de periode 1997-2003 zijn gedaald met respectievelijk 75 en 74%. Dit is andermaal een bevestiging van de liberalisering.

Ten derde, de kaderrichtlijn 2002/21/EG voorziet in de verplichting van de nationale regelgevende instanties om de belangen van de burgers van de Europese Unie te bevorderen, onder meer door het verplichten tot transparantie ten aanzien van de tarieven en de voorwaarde voor het gebruik van openbare elektronische communicatiemiddelen.

Het wetsontwerp betreffende de elektronische communicatie zet in zijn huidige versie de bepaling om. Hoewel het wetsontwerp nog niet in de parlementaire fase is gekomen, worden reeds alle voorbereidingen door het BIPT genomen. Dat gebeurt in onderling overleg, want ik wil zo weinig mogelijk tijd verliezen zodra wij de regelgeving hebben goedgekeurd.

Ten vierde, het BIPT is zich bewust van het belang van een aanbod van massale doorverkoop van telefoonabonnements voor de mededinging en voor de consument. Deze maatregel zal worden overwogen in de toekomstige wet op de elektronische communicatie. Dat is een reden te meer om ze snel goed te keuren. De toepasselijkheid van zo'n maatregel moet nog worden onderzocht. Zo

01.02 **Marc Verwilghen**, ministre: L'IBPT va réaliser à l'avenir des études de marché pour suivre l'évolution des tarifs des autres opérateurs. Il s'agit le plus souvent d'opérateurs qui ne sont pas soumis à la réglementation. La directive sur le service universel permettra également de suivre de plus près l'évolution des tarifs des autres opérateurs.

Depuis fin 2003, plus d'un million d'abonnés recourent en effet aux services d'opérateurs concurrents de Belgacom. Mais le rapport annuel du Comité consultatif révèle par ailleurs que les tarifs nationaux et internationaux de Belgacom ont baissé de respectivement 75 et 74 pour cent depuis 1997. La directive-cadre 2002/21/CE impose au gouvernement d'exiger la transparence des tarifs et de fournir des services de communications électroniques accessibles au public.

De plus, la directive-cadre 2002/21/CE impose au gouvernement de rendre obligatoire la transparence des tarifs et de fournir des moyens de communication électroniques publics. Cette directive est actuellement transposée sous la forme d'un nouveau projet de loi, en collaboration avec l'IBPT.

L'IBPT est consciente de la nécessité de la revente en masse d'abonnements téléphoniques. Cette mesure sera dès lors envisagée lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur les télécommunications.

moeten bijvoorbeeld de resultaten van de analyses van relevante markten gekend zijn en een gebrek aan mededinging aantonen. Eerlijk gezegd, met de elementen waarover men beschikt, kan men de aanzet van de liberalisering van de markt al heel duidelijk waarnemen.

01.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik ben het met u eens dat de transparantie van tarieven en een duidelijk aanbod voor de consumenten van groot belang zijn. Ik meen dat de overheid daarin een zekere rol kan spelen. Het is aangenaam te constateren dat u daaraan ook dacht.

01.03 Guido De Padt (VLD): Je suis heureux d'entendre que le ministre reconnaît l'importance de la transparence des tarifs pour les consommateurs.

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

02 Vraag van de heer Guy Hove aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pendelparking aan het station van Ninove" (nr. 3590)

02 Question de M. Guy Hove au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parking pour navetteurs à la gare de Ninove" (n° 3590)

02.01 Guy Hove (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag heeft betrekking op de pendelparking aan het station van Ninove.

Het station van Ninove wordt door relatief veel pendelaars gebruikt. Velen onder hen nemen de wagen tot aan het station en parkeren op de pendelparking gelegen ter hoogte van de Astridlaan. Aan de andere zijde van het station ligt er ook een parking waar treingebruikers hun auto kunnen kwijttraken. Deze parking aan de Fernand Tavernestraat is een stadsparking met vrij parkeren. Beide parkings bieden plaats aan 212 wagens, 120 op de NMBS-parking en 92 op de stadsparking.

Het is duidelijk dat dit aanbod volstrekt onvoldoende is. Vroeger parkeerden heel wat pendelaars zich op het stationsplein. Vermits deze parkeerplaatsen betalend zijn geworden, zoeken de mensen elders plaats waar men gedurende lange periode de wagen kwijt kan. Gevolg is dat heel wat mensen in de straten aan de achterzijde van het station parkeren omdat het er vrij parkeren is. Dit zorgt voor heel wat overlast voor de bewoners van deze straten. Zij beschikken vaak over geen garage en kunnen tussen 08.00 uur en 17.30 uur hun eigen auto's moeilijk kwijt. Door het gebrek aan parkeerplaatsen zijn veel pendelaars verplicht de verplaatsing van Ninove naar Denderleeuw te doen en daar de trein te nemen.

De oplossing voor deze problematiek is een nieuw parkeerterrein. Dit zou twee voordelen hebben. De overlast voor de buurtbewoners valt weg en minder mensen moeten zich verplaatsen van Ninove naar Denderleeuw. Bovendien is er voldoende ruimte omdat er een niet-gebruikte goederenstelplaats ligt.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, is de NMBS bereid een bijkomend parkeerterrein aan te leggen? Zo ja, op welke termijn? Zo neen, bent u bereid er bij de NMBS op aan te dringen een bijkomende parking in overweging te nemen en zo mogelijk uit te voeren?

02.01 Guy Hove (VLD): Les deux parkings de la gare de Ninove totalisent 212 emplacements, ce qui est très insuffisant. Nombre de navetteurs garent dès lors leur véhicule dans les rues situées derrière la gare, où le stationnement est libre. Les riverains qui ne possèdent pas de garage ne trouvent plus d'emplacement pour leur automobile. Par ailleurs, cette situation pousse de nombreux navetteurs originaires de Ninove à se rendre à Denderleeuw pour y prendre le train.

La SNCB est-elle disposée à aménager un nouveau parking et dans quel délai? Le ministre examinera-t-il la question avec la SNCB?

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Hove, ik wil beginnen met de volgende opmerking. Dat de parkings volzet zijn en dat er problemen zijn, is ongetwijfeld juist. Er is evenwel de ingreep geweest van het stadsbestuur om het parkeerplein niet meer open te stellen. Dat was een beslissing van het stadsbestuur, niet van de NMBS. Voor de NMBS was dit overigens niet noodzakelijk een goede zaak. Dat wil ik toch benadrukken. Wil men terzake een oplossing vinden, dan zullen de NMBS en het stadsbestuur moeten samenwerken en samen inspanningen leveren. Nu wordt een eenzijdige beslissing genomen, met als resultaat dat de pendelaar de klos is.

De NMBS is bezig met een globaal plan betreffende de parkings. Wij weten dat meer parkings noodzakelijk zijn. Het probleem zijn vooral de niet geringe investerings- en exploitatiekosten. Eenvoudig gezegd, vanaf het ogenblik dat wij het rendabel maken, is het niet meer betaalbaar. Als wij het betaalbaar maken, dan is het niet rendabel.

Ik heb aan de heer Vinck een meer algemene benadering gevraagd. Men is daarmee bezig. De eerste oefeningen waren niet bevredigend; het aanleggen van een parking is een zaak, maar het exploiteren en het onderhouden ervan is een andere zaak. Dat is niet zo eenvoudig.

Wij doen alleszins voort en er zal worden geprobeerd de vragen te beantwoorden. Ik moet echter duidelijk stellen dat het globaal plan betreffende de parkings nog niet afgerond is en dat het model waarmee wij zullen werken nog niet klaar is, omdat wij nog geen passend antwoord hebben op de vragen betreffende de prijs voor de klant, de kosten en de beschikbare middelen.

02.03 **Guy Hove** (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uit uw antwoord leid ik af dat men werkt aan een globaal plan.

Mijnheer de minister, kunt u, in bijkomende orde, meedelen wanneer het plan klaar zal zijn?

02.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wij zouden tegen de grote vakantie van volgend jaar toch over een gedetailleerd plan moeten beschikken, althans dat hoop ik. Het eerste resultaat was evenwel niet goed en wij zijn dus herbegonnen.

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

03 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'étude de la SNCB 'Projet stratégique pour l'activité voyageur nationale'" (n° 3633)

- M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture des guichets des gares de Thuin et d'Erquelinnes" (n° 4037)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studie van de NMBS inzake het Strategisch plan voor het nationaal reizigersvervoer" (nr. 3633)

- de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Thuin en Erquelinnes" (nr. 4037)

03.01 **Olivier Chastel** (MR): Madame la présidente, monsieur le

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Ce problème résulte de la décision de l'administration communale de n'autoriser sur la place de la gare que le parking payant. La SNCB et l'administration communale devront collaborer si l'on veut aboutir à une solution.

La SNCB prépare pour les parkings des gares un plan global mais il se pose le problème des frais d'investissement et d'exploitation, qui ne sont pas négligeables. Les parkings rentables sont trop onéreux pour le voyageur et les parkings abordables ne sont pas rentables. J'ai demandé au patron des chemins de fer, M. Vinck, une approche générale. Ce plan global n'est pas encore prêt et nous n'avons pas encore de réponse aux questions relatives au prix pour les clients, aux coûts et au budget disponible.

02.03 **Guy Hove** (VLD): Pour quand pouvons-nous attendre ces chiffres?

02.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Nous devrions disposer d'un plan détaillé d'ici aux vacances d'été 2005.

03.01 **Olivier Chastel** (MR):

ministre, la presse a récemment révélé la teneur et les résultats d'une étude intitulée: "Projet stratégique pour l'activité voyageur nationale" qui représente visiblement une radiographie du trafic voyageur national assuré aujourd'hui par la SNCB. Cette étude relève que 200 gares environs, les moins fréquentées, ne représentent que 2,8% du trafic de la SNCB alors que 20% de son trafic intérieur est simplement axé sur le trafic entre les grandes villes.

Les résultats de cette étude, dont j'ignore le commanditaire, font craindre que la SNCB recentre son offre de transport sur les connexions entre les grandes villes, tout en réduisant son offre pour les gares et les lignes dites moins rentables.

En raison de l'importance de l'effort budgétaire consenti par le gouvernement envers la SNCB, il me paraît essentiel que, dans le cadre de la volonté du gouvernement de mener une politique déterminée en faveur de la promotion des transports en commun, la SNCB maintienne et continue à développer son offre de transport sur les lignes et dans les gares de type rural.

M. le ministre peut-il nous rassurer concernant ce point particulier des petites lignes et des gares rurales et nous définir l'engagement de la SNCB à maintenir un service public de proximité pour les usagers de points d'arrêt moins fréquentés aujourd'hui?

Je voudrais signaler que M. Ducarme a une question similaire à l'ordre du jour, mais qui est spécifique à un point régional. Initialement, la question de Mme Galant (n° 3773) reprenait le même sujet, elle a fait reporter sa question.

03.02 Denis Ducarme (MR): Monsieur le ministre, depuis plusieurs semaines, la presse fait état de perspectives de fermeture de nombreuses gares en Wallonie dont plus récemment celles de Thuin et d'Erquelinnes qui sont toutes deux situées dans l'arrondissement de Thuin. Une perspective qui verrait la fermeture de 2 des dernières gares occupées par les services de la SNCB dans cet arrondissement, Binche n'étant pas menacé dans ce cadre-là. Donc, une offre rurale qui serait menacée au niveau de la SNCB, M. Olivier Chastel y faisait allusion. L'arrondissement de Thuin est une région rurale qui est enclavée entre la France et la région de Charleroi. Je dois vous dire qu'elle fonde son effort sur le développement d'une politique touristique, il n'y a pas moins de 10 millions d'euros qui sont investis actuellement sur cette zone dans le cadre du Phasing out de l'Objectif 1.

On peut lire encore, lors d'une enquête récente, que le rail demeure un moyen de déplacement privilégié pour les touristes d'un jour. Je ne fais pas non plus allusion à la situation frontalière de la commune d'Erquelinnes, qui en soi réclame sans doute une attention particulière.

Je voulais un peu voir quelle était votre position sur les perspectives de fermeture de ces 2 dernières gares actives dans l'arrondissement de Thuin, 2 gares qui sont situées dans cette zone rurale à 15 km dans un mouchoir de poche. Merci, monsieur le ministre.

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Chastel, dans la question que vous m'avez posée, il y a une petite phrase qui est

Onlangs maakte de pers de conclusies van de studie inzake het Strategisch plan voor het nationaal reizigersvervoer bekend. Als ze kloppen valt te vrezen dat de NMBS haar vervoersaanbod voornamelijk zal richten op de verbindingen tussen de grote steden. Kan u ons geruststellen en verzekeren dat de NMBS haar belofte om de gebruikers van stations met weinig reizigers een klantvriendelijke openbare dienstverlening te bieden zal blijven waarmaken?

03.02 Denis Ducarme (MR): Het arrondissement Thuin hangt voor zijn ontwikkeling af van een toeristisch beleid. Zijn ligging, dichtbij de landsgrens, vergt tevens bijzondere aandacht.

Wat is uw standpunt ten aanzien van de geplande sluiting van de stations van Thuin en Erquelinnes, de twee laatste voor de reizigers toegankelijke stations van het arrondissement?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte: Ik stel vast dat die studie

remarquable dans ce sens que je pense que le fait qu'il y ait eu une étude a donné lieu à beaucoup de questions. Vous dites que les résultats de cette étude - une étude dans laquelle on a seulement fait un calcul, où l'on dit qu'en effet 200 gares ne représentent que 2,8% du trafic - vous font craindre que la SNCB ne recentre son offre de transports sur les connexions entre grandes villes. Quand vous dites ça, c'est parce que quand vous voyez les chiffres, vous avez peur que cela n'arrive. Cela veut dire que, dans les chiffres, il y a quelque chose qui vous a stupéfié. C'est pour ça notamment que la SNCB a fait réaliser cette étude. Quand ils doivent refaire leur offre 2006, sachant bien que, fin 2006, il y a beaucoup de travaux qui vont être terminés et qu'ils devront changer leur offre, il est normal qu'ils sachent au moins d'où viennent les recettes, d'où viennent les coûts, quel est le nombre de passagers dans l'une et dans l'autre situation. Ceci dit, ça ne veut pas dire qu'on doit supprimer des gares. Cela veut dire que, si on en garde, on doit payer. La SNCB veut garder encore 200 gares en plus qu'aujourd'hui à condition que nous le payions, ça c'est clair. On ne discutera pas de ce problème au niveau de la SNCB mais au sein du gouvernement ou du parlement. La question sera de savoir combien d'argent nous voulons dépenser, notamment pour offrir une mobilité qui, en effet, est une mobilité de proximité.

Ma position de départ est qu'il faut en garder le plus possible mais il faut le faire dans les conditions les plus acceptables. Pour le moment, je ne pense pas qu'on le fera. Quand je parle de conditions acceptables, je pense aux liaisons avec les autres entreprises de mobilité, notamment régionales, où la coordination n'est pas toujours nécessairement la meilleure, et à la méthodologie utilisée dans les gares, qui est pour l'instant peu adaptée.

M. Ducarme m'interroge sur la fermeture des gares de Thuin et d'Erquelinnes. Nous ne fermerons ni l'une ni l'autre. Il s'agit en fait d'une discussion sur la fermeture de guichets, ce qui est autre chose. Il y a eu des rencontres avec les villes de Thuin et Philippeville, les 10 et 29 septembre, en tenant compte des alternatives pour le service à la clientèle. Pour savoir ce que nous voulons offrir, cela dépendra de notre possibilité de flexibilité, de notre capacité d'adapter notre méthodologie de travailler. Si nous gardons le tout, les mêmes moyens, les mêmes systèmes, les dépenses seront énormes. Je vous rappelle qu'on paie aujourd'hui, chaque année, à peu près 3 milliards d'euros à la SNCB. Si nous voulons poursuivre dans cette voie, cela va augmenter, c'est clair.

Le directeur général "voyageurs" de la SNCB et le consultant qui a réalisé cette étude devraient, à mon avis, être invités par notre commission pour venir donner plus d'explications. L'étude ne doit pas faire peur, car c'est la réalité. Les conclusions politiques sont autres. Comme c'est la deuxième ou la troisième fois qu'on m'interroge à ce sujet, je trouve que la commission devrait demander à M. Pardon, directeur général "voyageurs" et au consultant qu'ils expliquent leur étude. Il n'y a rien à cacher. Ainsi, les parlementaires auront droit à une discussion sur une base chiffrée et sur les conclusions politiques à en tirer par la suite, dans une année au plus tôt. Il faudra encore beaucoup d'évaluations avant de savoir où cela nous mène. Je pense que ce serait utile de le faire. Les chiffres et leur évolution sont parfois intéressants à examiner.

talrijke vragen oproept. De vrijgegeven cijfers zijn dus blijkbaar verrassend. Voor het geheel van de uit te voeren werken moet men de gegevens, en dus de ontvangsten en de kosten, kunnen bekijken. Er moeten zo veel mogelijk buurtstations blijven bestaan, op voorwaarde dat de financiële voorwaarden aanvaardbaar zijn en de samenwerking met de overige vervoersmaatschappijen mogelijk blijft.

Dat een loket dichtgaat, betekent nog niet dat het hele station wordt gesloten. Het behoud van hetzelfde systeem zou enorme kosten meebrengen.

De stations van Erquelinnes en Thuin zullen niet worden gesloten.

Ik stel voor dat de directeur-generaal die bevoegd is voor het reizigersverkeer, de heer Léo Pardon, en de consultant die die studie heeft uitgevoerd, in de commissie zouden worden gehoord. Dat zal de parlementsleden de gelegenheid bieden een discussie te voeren op grond van cijfers en daaruit de politieke conclusies te trekken.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik noteer meteen dat we dat

Le **président**: Nous organiserons

onderhoud met de heer Pardon en de consultant zullen organiseren.

un entretien avec M. Pardon et le consultant.

03.04 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. J'ai effectivement des craintes à la lecture de cette enquête et je ne suis pas le seul. Les premiers à avoir eu des craintes, ce sont tous ceux qui ont relayé non seulement les résultats mais déjà les commentaires qui ont été réalisés au sein même de la SNCB. Dès que cette enquête a été rendue publique, des responsables en tout genre de la SNCB se sont prononcés pour un certain nombre de propositions d'adaptation. Oui, j'ai des craintes mais, objectivement, je crois qu'elles sont assez justifiées, vu la manière dont on a réagi en interne à la SNCB.

Quand vous évoquez, certes, des fermetures de guichets et non de gares, quand vous évoquez des conditions acceptables, quand vous évoquez des alternatives à la clientèle, de la flexibilité, l'adaptation des structures et des pratiques en matière d'acheminement ferroviaire, je vous entends bien. Cela dit, en aucun cas cela ne peut se faire au détriment de l'offre ferroviaire et des missions de service public de la SNCB. Je me réjouis effectivement de pouvoir accueillir prochainement, en commission Infrastructure, à la fois M. Pardon et le consultant ayant réalisé cette étude.

Il faut bien admettre aussi, monsieur le ministre, que cette étude a été dévoilée dans la presse sans que personne visiblement n'ait été mis au courant de sa création. Un jour, on a découvert — et je me souviens encore du quotidien francophone qui a donné l'information — que cette étude avait été réalisée. Avant cela, personne, en tout cas en dehors de M. Pardon, ne l'avait évoqué publiquement. Je me réjouis donc de pouvoir les accueillir ici en commission Infrastructure.

03.05 Denis Ducarme (MR): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Je voulais tout de même préciser que je ne demandais pas la fermeture des gares. Je commentais juste les possibilités de voir fermer les guichets. J'ai bien entendu votre réponse. Je pense que M. Olivier Chastel a bien synthétisé notre position quant à ce dossier.

Je réitère mon sentiment d'inquiétude en ce qui concerne l'arrondissement de Thuin, zone où, à mon sens, la SNCB et les gares doivent jouer un rôle important concernant les guichets, relais sur lequel les politiques de cette région souhaitent pouvoir s'appuyer dans le cadre de ce qui doit être le développement économique fondé exclusivement sur le tourisme.

Des rencontres vont être organisées entre les villes et sans doute aussi d'autres niveaux de pouvoir. Quand je lis les commentaires de Karel Vinck sur la SNCB qui dit envisager au cas par cas les possibilités données à ces guichets de rester ouverts en fonction des opportunités de développement économique, j'espère que l'aspect de développement touristique de ces zones rurales sera également pris en compte.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur

03.04 Olivier Chastel (MR): Ik houd inderdaad mijn hart vast bij het lezen van de resultaten van dit onderzoek en dat is blijkbaar niet onterecht de reactie intern bij de NMBS indachtig.

U hebt het over sluitingen van loketten, de aanpassing van de structuur en praktijken inzake spoorwegvervoer, maar dit kan in geen geval ten koste gaan van het aanbod van de spoorwegen noch ten koste van de taak van openbare dienstverlening waarmee de NMBS is belast. Ik kijk al uit naar de commissie voor de Infrastructuur die zowel door de heer Pardon als de consultant die dit onderzoek heeft gedaan zal worden bijgewoond.

03.05 Denis Ducarme (MR): Ik herhaal nogmaals mijn bezorgdheid om het arrondissement Thuin. Ik hoop dat rekening zal worden gehouden met de toeristische ontwikkeling van die landelijke zone.

"le programme Georoute" (n° 3642)

- Mme Marie-Christine Marghem au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par les facteurs et les retards dans la distribution du courrier, notamment à Tournai, suite à l'introduction du système Georoute" (n° 4040)

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Georoute-programma" (nr. 3642)

- mevrouw Marie-Christine Marghem aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden voor de postbodes en de vertraging in de postbedeling met name Doornik, ten gevolge van de invoering van het Georoute-systeem" (nr. 4040)

04.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le programme Georoute qui organise la distribution de courrier présente une grande constante partout sur le territoire: sa mise en œuvre dans les différentes régions du pays suscite grogne et tollé chez les postiers.

Aujourd'hui, ce sont les postiers bruxellois qui sont touchés et qui ont commencé à manifester leur mauvaise humeur, notamment dans les centres de Bruxelles 1et Bruxelles . Ils craignent tant la détérioration de leurs conditions de travail que la perte de nombreux emplois. Dans le chef de La Poste, on répond qu'aucun licenciement sec n'est prévu par la nouvelle organisation de Georoute, mais du côté syndical, on ne s'attarde pas sur ces précautions oratoires et l'on redoute surtout le non-renouvellement de tous les contractuels.

Lorsque l'expérience pilote avait été lancée à Saint-Gilles, j'avais interrogé votre prédécesseur en mars 2003. Pour le bureau de Saint-Gilles, on parlait alors d'une diminution de 40% du volume de l'emploi, d'une surcharge de travail pour les distributeurs et d'un courrier distribué seulement à partir de 10 heures, puisque les facteurs eux-mêmes devaient préparer leur sac.

Le ministre avait voulu se montrer apaisant, insistant tout d'abord sur le fait que les 40% du volume d'emplois menacés ne pouvaient être extrapolés sur l'ensemble des bureaux de la Région bruxelloise, que chaque réorganisation de bureau par Georoute donnerait lieu à un bilan social et à la mise en application d'une procédure d'accompagnement qui viserait à reclasser les gens selon leurs capacités et leurs compétences.

Aujourd'hui, soit un an et demi plus tard, La Poste s'apprête à installer Georoute dans tous les bureaux bruxellois et les postiers et les syndicats ne semblent pas avoir reçu d'informations qui pourraient apaiser leurs craintes.

Monsieur le ministre, voici mes questions.

Quel est le plan de déploiement de Georoute sur l'ensemble de la Région bruxelloise?

Quel est le volume d'emplois menacés? On parle de 40 à 60%.

La Poste a-t-elle finalisé un bilan social dans chaque bureau concerné? A-t-il été présenté au personnel et aux syndicats?

Le personnel concerné par la réorganisation de la distribution bénéficie-t-il déjà des procédures d'accompagnement évoquées par votre prédécesseur, il y a un an et demi?

Quelles seront exactement les conditions de travail de ces distributeurs? Devront-ils préparer leur sac eux-mêmes comme c'est

04.01 Karine Lalieux (PS): De toepassing van Georoute in Brussel leidt tot heel wat ongerustheid bij het postpersoneel. Dat vreest enerzijds dat de arbeidsomstandigheden erop achteruit zullen gaan en anderzijds dat heel wat jobs op de helling komen te staan.

Hoe zal dat programma in het Brussels Gewest worden ingevoerd? Hoeveel jobs staan er op de tocht? Heeft De Post het personeel en de vakbonden een sociale balans voorgelegd? Wat houden de begeleidende maatregelen in? Hoe zien de nieuwe werkomstandigheden van de uitreikers eruit?

le cas aujourd'hui?

Le courrier sera-t-il distribué aux mêmes heures qu'aujourd'hui?

04.02 Marie-Christine Marghem (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question porte sur le même objet. Elle est cependant sensiblement différente puisqu'il n'y a pas que Bruxelles qui soit touché, mais je ne reproche pas à ma collègue bruxelloise de parler de l'entité qu'elle connaît bien.

Le logiciel canadien de distribution du courrier Georoute a fait l'objet, après une phase de tests, d'un accord sur sa mise en œuvre, conclu entre la direction de La Poste et les organisations représentant le personnel. Ce logiciel est utilisé en Grande-Bretagne, en Irlande, en Allemagne ainsi qu'au Portugal, alors que les Pays-Bas ont développé leur propre logiciel qui offre des applications similaires.

En Belgique, La Poste s'appuie sur ce logiciel pour relever la productivité de ses services qui doit permettre de gagner en compétitivité face aux concurrents. J'aime à le souligner.

Georoute est, en fait, un outil de planification qui vise à objectiver les tournées. Le logiciel repose, d'une part, sur une digitalisation de l'ensemble du territoire et, d'autre part, sur la définition de normes pour chaque activité qui se voit affecter un temps opérationnel standard. Ces paramètres permettent de déterminer la tournée optimale en fonction de la nature des produits à distribuer (40 produits environ: recommandés, colis et autres).

En réponse à une question parlementaire posée le 29 septembre 2004, le ministre des Entreprises publiques expliquait que 385 bureaux sur 570 ont été réorganisés.

Il reconnaissait que certaines personnes reçoivent leur courrier plus tôt et d'autres plus tard en précisant que: "petit à petit, tout reviendra au même niveau; cela va prendre quelques mois". Dans la pratique, l'introduction du logiciel dans les bureaux distributeurs a entraîné de profonds bouleversements dans les habitudes de travail, forcément, qui ont suscité dans certains cas des mouvements de mécontentement de la part du personnel, parfois sous la forme de grève.

La Poste avait annoncé que la mise en place de Georoute serait suivie afin de remédier au plus vite aux difficultés d'adaptation. Or, il est apparu que ces difficultés résultaient parfois de la sensibilité du personnel qui n'avait pas l'habitude de voir son travail contrôlé. La conception du logiciel, qui permet de déterminer de nombreuses variables, est censée permettre à un grand nombre de problèmes survenus lors de la période de rodage de se régler. Or, on doit constater, comme ma collègue s'en fait l'écho, que certains de ces problèmes ne sont pas réglés. Pour ce qui est de ma région, la région de Tournai, je le constate moi-même tous les jours: d'une part, le courrier distribué dans l'entité arrive vers 14.00 heures; d'autre part, il y a des problèmes d'identification de rues en fonction des différentes communes qui constituent l'entité fusionnée de Tournai car des rues portent le même nom alors que le code postal est différent. Normalement, le code postal devrait permettre, à travers le logiciel, de distribuer le courrier au bon endroit.

04.02 Marie-Christine Marghem (MR): In België maakt De Post gebruik van het softwarepakket Georoute om de productiviteit van haar diensten op te krikken en zich zo competitiever te kunnen opstellen tegenover de concurrentie. Georoute is vooral een planningshulpmiddel dat dient om de rondes zo objectief mogelijk vast te leggen en te optimaliseren in functie van de te verdelen producten.

In de praktijk heeft de invoering van Georoute in de uitreikingskantoren geleid tot ingrijpende veranderingen in de arbeidsgewoonten. Het personeel gaf hier en daar lucht aan zijn ontevredenheid over deze gang van zaken en ging soms zelfs in staking.

De Post heeft beloofd dat ze de invoering van Georoute van nabij zou volgen om in te grijpen wanneer er zich aanpassingsproblemen zouden voordoen. De postuitreiking loopt nu bijna overal vertraging op en er doen zich problemen voor bij het herkennen van de adressen op de briefwisseling.

Ik wens te vernemen of het niet mogelijk is de gepaste variabelen op te nemen in de software om de verdeling van de post te optimaliseren en eens en voorgoed komaf te maken met deze vertragingen en vergissingen.

Je vous demande s'il n'est pas possible d'intégrer les variables que le logiciel permet d'intégrer pour optimiser la distribution du courrier et régler définitivement ces problèmes de retard et de confusion.

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Mme Lalieux a souligné l'existence d'une grande constante: la mise en œuvre du système dans les différentes régions du pays suscite grogne et tollé chez les postiers. En réalité, dans 5% des cas, il existe un vrai problème. Dans les autres cas, la réorganisation s'est déroulée dans un consensus complet. Cela ne signifie pas que c'était facile mais, dans 95% des cas, il n'y a pas eu de problème. Il y en a eu à Hasselt, à Vilvorde; il y a eu des grèves à Vilvorde. Il y a eu des problèmes pendant deux ou trois jours à Anvers, il y en a eu à Liège, à Charleroi. On oublie que, pour l'instant, on en est à 400 bureaux réorganisés sans jour de grève. Ils ont connu des adaptations, c'est évident, mais ils les ont acceptées.

Par ailleurs, il s'agissait d'une adaptation nécessaire et importante et c'est d'ailleurs pour cela qu'elle est réalisée. On connaîtra des problèmes pendant une certaine période en raison d'une manière de travailler totalement différente, notamment pour le tri. Une fois que le courrier est arrivé, le tri commence: il est l'œuvre la plupart du temps des postiers eux-mêmes, parfois d'une équipe spécifique. Ils font cela depuis vingt ans et ont pris l'habitude de mettre le courrier dans un certain casier. Maintenant, ils doivent le mettre dans un autre casier. Cette adaptation prend du temps. On a tenté d'y remédier mais la seule solution serait de détacher du personnel supplémentaire.

Jusqu'à présent, à Bruxelles, seuls cinq ou six bureaux ont été réorganisés: Bruxelles 5, 6, 14, 16, 17 et 21. Les problèmes qu'on y a rencontrés sont restés acceptables. Pour les bureaux 1 et 3, ce sera plus difficile. Des difficultés sont également prévisibles pour Gand et Anvers. Il s'agit de grands bureaux pour lesquels les adaptations à la réalité du terrain n'ont pas été réalisées depuis des années.

Pourquoi le programme Georoute est-il tellement invasif? Parce que depuis cinq ou six ans, aucune réorganisation des routes n'a été effectuée. Or, pendant ce laps de temps, beaucoup de changements se produisent dans une ville: de nouveaux appartements sont construits, certains quartiers sont détruits, de nouveaux apparaissent, des habitations sociales, etc. De nombreux changements importants interviennent en cinq, six ans. On peut, par exemple, constater une différence de 5% du nombre d'habitants dans certaines villes. Aucune adaptation n'a été réalisée à ce niveau parce que Georoute avait déjà été imaginé et préparé depuis longtemps. Cela a pris plus de temps que prévu. C'est pourquoi on a mis le programme en œuvre en une seule fois, alors que cela se réalise normalement en deux ans. C'est la raison pour laquelle on a rencontré beaucoup plus de problèmes dans les grandes villes comme Anvers, Gand ou Hasselt.

En ce qui concerne l'effet sur l'emploi, je veux être clair. Qu'a-t-il été convenu avec les syndicats? D'abord, aucun statutaire ne pouvait être licencié. C'est normal et, de toute façon, ce n'est pas possible. Ensuite, aucun des contractuels sous contrat à durée indéterminée ne devait être licencié mais un accord existait pour les contrats à durée déterminée qui pouvaient ne pas être renouvelés sans que ce soit considéré comme des licenciements. Dès le début, ces accords ont été appliqués. Il restait donc possible d'employer un nombre assez

04.03 Minister Johan Vande Lanotte: Slechts in 5 percent van de gevallen doet zich een echt probleem voor. De reorganisatie van 400 kantoren verliep zonder één dag staking.

Het ging trouwens om een noodzakelijke en essentiële aanpassing. De moeilijkheden die het personeel ondervindt om zich aan de nieuwe werkwijze aan te passen veroorzaken de grootste problemen. We hebben geprobeerd hiervoor een oplossing te zoeken, maar de enig mogelijke zou erin bestaan bijkomend personeel te detacheren.

In Brussel werden de kantoren Brussel 5, 6, 14, 16, 17 en 21 zonder noemenswaardige problemen gereorganiseerd. Er doen zich nog wel problemen voor in de grote kantoren, waar de organisatie al sinds jaren niet meer wordt aangepast aan de realiteit op het terrein.

Aan de uitreikingsrondes wordt al vijf of zes jaar niet meer geraakt, terwijl er in de grote steden toch een en ander veranderde. Daarom moesten naar aanleiding van deze operatie wijzigingen worden aangebracht die eigenlijk deel hadden moeten uitmaken van een tweejaarlijkse reorganisatie.

Met de vakbonden werd afgesproken dat het statutaire personeel en het personeel met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur niet zou worden ontslagen. Anderzijds zou wel een eind mogen worden gesteld aan arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur, zonder dat zulks als een ontslag zou worden beschouwd.

De sociale balans van elk kantoor wordt afgerond zodra de resultaten van de reorganisatie bekend zijn.

élevé de personnes sous contrat à durée déterminée mais leur travail n'était pas garanti.

Cela dit, le premier employeur à essayer de garder le personnel sous contrat à durée déterminée, c'est La Poste. En effet, les travailleurs sous ce type de contrat représentent un rajeunissement des effectifs. Les jeunes postiers recrutés s'adaptent, la plupart du temps, plus vite au nouveau système parce qu'ils n'ont jamais connu l'autre. Mais la garantie de l'emploi n'est jamais prévue dans les accords sociaux pour ces contrats.

Le bilan social de chaque bureau est finalisé dès le moment où les résultats de la réorganisation sont connus. Les représentants du personnel doivent alors recevoir le plan d'accompagnement personnel. Le personnel en surnombre doit chercher un autre bureau; c'est La Poste qui cherche où les transférer, et cela cause parfois quelques problèmes, et même des problèmes importants du fait que ce sont les contractuels qui bougent. Ils vont dans un autre bureau et, si Georoute n'y est pas encore complètement installé, ils doivent alors repartir pour un autre bureau. Il y a ainsi parfois, sur le terrain, des mobilités en deux phases.

En ce qui concerne la mobilité du personnel et Georoute, je rappelle qu'il y a eu un accord avec les syndicats sur les paramètres à définir. Les syndicats ont ajouté 5% de flexibilité pour adapter le système qu'ils trouvaient trop rigide.

Je donne l'exemple de Tournai qui montre très bien la difficulté. Ils ont commencé le 28 juin. En juillet, le reliquat était de 50.000 pièces, ce qui n'est pas énorme. Cela a augmenté pour atteindre les 267.000 unités, le 4 septembre, énorme augmentation après la première vague de changements. Les personnes temporaires sont parties et maintenant, au 19 octobre, il reste 650 pièces. Il n'y a donc plus de reliquat.

Cela s'est passé en 3-4 mois, c'est toujours le cas après 3-4 mois dans les grands bureaux. Dans les bureaux de 15 ou 20 personnes, cela demande seulement une ou deux semaines car les changements sont moindres. Il y a cependant des bureaux où le reliquat est toujours bien réel. La qualité en 2004 ne sera pas au niveau espéré. Elle sera supérieure à 2003, mais pas au niveau que l'on souhaitait à cause des retards dans les transformations.

Les services de préparation seront supprimés, à long terme. Cela veut dire que jusqu'au moment où nous aurons des centres de tri, le facteur fera encore toujours lui-même son "colis". Il fait son tri et son sac dans la plupart des bureaux.

Il y a encore un peu de tri spécifique mais cela va diminuer avec les nouveaux centres de tri; un autre système sera mis en place.

Georoute ne tient pas compte des noms des rues. Georoute ne fait pas le tri des pièces mais indique comment les conduire à destination. Ce tri se fait toujours manuellement. Si des problèmes subsistent dans le cas de rues portant le même nom – je pense à des communes fusionnées – c'est à la ville d'agir. La plupart des communes tentent de supprimer ce problème. C'est pourquoi La Poste met gratuitement à la disposition des citoyens concernés, des

De vertegenwoordigers van het personeel moeten dan het begeleidingsplan voor het personeel krijgen en toepassen. De Post begeleidt de contractuelen die een plaats in een ander kantoor moeten zoeken. Doordat Georoute nog niet helemaal operationeel is, kunnen de wijzigingen ter plaatse soms in twee fasen optreden.

Met de vakbonden werd eveneens een overeenkomst gesloten over de parameters voor de omschakeling en voor Georoute. De Post heeft de flexibiliteit bovendien met 5% verhoogd om het te star bevonden systeem aan te passen.

In de grote kantoren zoals dat van Doornik zal een aanpassingsperiode van drie tot vier maanden nodig zijn om de wijzigingen door te voeren.

Sommige kantoren kampen met een probleem van vertraagde briefwisseling en de kwaliteit zal in 2004 niet het gewenste niveau halen wegens de vertragingen in de omschakeling.

Het voorbereidingswerk zal op lange termijn worden afgeschaft. Zolang de sorteercentra niet in werking zijn, blijft de postbode zijn bestellingen zelf voorbereiden.

De Georoute-software geeft enkel aan hoe de stukken naar hun bestemming moeten worden gebracht. De post wordt nog steeds met de hand gesorteerd.

Het zijn de gemeenten zelf die een oplossing moeten bieden voor de problemen met de straten die in éénzelfde gemeente dezelfde naam dragen.

Bij wijze van besluit moet worden gezegd dat de invoering van de Georoute-software een onmiskenbare weerslag heeft op de werkgelegenheid. Toch blijven wij binnen de grenzen van de

cartes de changement d'adresse et elle se charge gratuitement du transport de courrier de l'ancienne à la nouvelle adresse, lorsque les communes décident de supprimer des noms de rue identiques. Georoute n'a rien à voir avec cela.

En conclusion, Georoute a une influence sur l'emploi, c'est clair. Nous restons cependant dans les prévisions de diminution du nombre d'emplois. Ce nombre est assez important mais nous restons dans les chiffres prévus. Le système sera mis en place partout, si pas à la fin de cette année, au début de l'année prochaine. Il y a un ou deux mois de différence, pas plus.

"Georoute-bis" existe déjà. Il s'agit de l'adaptation du programme initial. Les grands mouvements ont été lancés par Georoute mais, bien entendu, des fautes ont été commises. "Georoute-bis" va, pendant un an et demi, essayer de rattraper ces fautes, avec un impact sur l'emploi assez minimal. On va affiner et améliorer le système.

Le fait que la préparation du programme ait pris beaucoup de temps ainsi que le dernier changement de route n'ont facilité l'opération.

04.04 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, il y a quand même une grande inquiétude pour l'emploi dans les grands bureaux à Bruxelles car 40 à 60% de réduction, cela représente beaucoup.

Dans certains bureaux bruxellois, il apparaît que le calcul du personnel nécessaire pour le tri du courrier ne semble pas juste car actuellement on engage des intérimaires à tour de bras alors qu'on a mis fin à des contrats à durée déterminée. Je crois effectivement que La Poste doit faire preuve de souplesse pour le comptage du personnel nécessaire pour le tri. Si vous parlez à un postier, il vous dira que les sacs ne sont pas prêts le matin. Ils partent donc vers 10 ou 11 heures du matin pour la tournée car ils ont d'abord dû faire la moitié du travail de la nuit à cause du non-renouvellement des contractuels. Le calcul des postes de travail ne semble pas adéquat pour les grands bureaux, en tout cas à Bruxelles.

04.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Les sacs doivent être prêts à 8.30h!

04.06 Karine Lalieux (PS): Ils ne le sont pas!

04.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Au début, jamais! Mais normalement, après deux semaines, cela doit être le cas.

04.08 Karine Lalieux (PS): Je vous invite à aller voir à Ixelles pour voir si c'est le cas au bout de quelques mois. Ce n'est pas le cas dans le bureau d'Ixelles. Il y a des problèmes de calcul et je demande à La Poste de faire preuve de souplesse pour le calcul du nombre de membres du personnel dans les bureaux.

voorspelde vermindering van het aantal arbeidsplaatsen.

De Post zal nu de Georoute bis-software van start laten gaan met het oog op een verbetering van het systeem.

04.04 Karine Lalieux (PS): Door de wijzigingen die voortvloeien uit het Georoutesysteem komen 40 à 60% van de jobs in Brussel op de helling te staan, wat begrijpelijkerwijze tot ongerustheid bij het personeel leidt.

In een aantal grote Brusselse postkantoren klopt de berekening van het personeel dat voor het sorteren van de brievenpost moet worden ingezet niet: de arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur worden immers niet verlengd en het betrokken personeel wordt door uitzendkrachten vervangen. Het gevolg daarvan is dat de post niet meer voor 11 of 12 uur wordt gesorteerd.

04.05 Minister Johan Vande Lanotte: Normaal gezien begint het sorteren om 8.30 uur.

04.08 Karine Lalieux (PS): Dat is vandaag in Elsene alvast niet het geval. Ik dring erop aan dat De Post bij de berekening van het aantal jobs meer soepelheid aan

de dag zou leggen.

04.09 Marie-Christine Marghem (MR): Monsieur le ministre, votre explication m'a permis de bien comprendre que Georoute ne concernait absolument pas le tri. Il règne un mécontentement général dans la population, ce qui rend peut-être les choses plus confuses. Les gens ne voient finalement pas très bien en quoi Georoute a amélioré la distribution du courrier pour l'instant. Je parle exclusivement de mon entité que je connais le mieux.

04.09 Marie-Christine Marghem (MR): De ontevredenheid neemt zienderogen toe en de bevolking ziet niet welk voordeel ze bij die reorganisatie heeft.

04.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Il est vrai que Georoute n'a pas amélioré le service mais il est plus rentable. C'est une opération économique qui n'aide pas l'utilisateur mais qui ne devrait pas le léser non plus. Pour l'utilisateur, cela ne devrait rien changer si ce n'est que ceux qui recevaient leur courrier à 12 heures et le reçoivent maintenant à 10 heures sont contents alors que ceux qui le recevaient à 10 heures et le reçoivent maintenant à 12 heures sont mécontents. Pour l'utilisateur, globalement, cela devrait être une opération blanche.

04.10 Minister Johan Vande Lanotte: Georoute is in de eerste plaats een economische operatie, die de rentabiliteit van de onderneming moet verbeteren. Voor de klant is het een neutrale operatie.

04.11 Marie-Christine Marghem (MR): Justement, vous m'enlevez les mots de la bouche. Concernant l'heure à laquelle le courrier est distribué, effectivement, il y a des gens qui sont peut-être plus contents maintenant et d'autres qui le sont moins. Sans vouloir personnaliser le débat, car je me fais le relais de pas mal de personnes, en ce qui me concerne, je suis moins contente. Je suis votre argumentation: dans le passé, je recevais mon courrier vers 10 heures et maintenant c'est vers 14 heures. En tant qu'avocate, je peux vous dire que ce n'est pas simple. A mon domicile privé, ce n'est pas un problème; au Parlement, nous avons l'e-mail et d'autres moyens mais dans mon activité professionnelle – et je ne suis pas la seule – cela pose des difficultés.

04.11 Marie-Christine Marghem (MR): Ik heb de indruk dat de nieuwe uren van de postbedeling sommige mensen goed uitkomt en andere minder. Zelf behoor ik helaas tot de tweede categorie: ik krijg mijn post immers niet langer om 10 uur, maar wel om 14 uur. Mijn werk als advocaat lijdt daaronder. Mogen we beterschap verwachten?

Quand vous dites "globalement", cela signifie-t-il que la situation entre les mécontents et les contents va s'égaliser où que les choses vont s'arranger globalement pour tout le monde? Il est tout de même préférable de recevoir le courrier le matin!

04.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour le moment, le système actuel inchangé le prévoit avant 13 heures.

04.12 Minister Johan Vande Lanotte: De post zou normaal voor 13 uur moeten worden besteld.

04.13 Marie-Christine Marghem (MR): Et bien, c'est après 13 heures, je peux vous le confirmer!

04.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Cela veut dire que cela ne fonctionne pas encore bien et qu'il faudra encore l'adapter.

04.14 Minister Johan Vande Lanotte: Als dat niet het geval is, moeten we het systeem opnieuw aanpassen.

04.15 Marie-Christine Marghem (MR): C'est ce que je souhaiterais voir arriver, une adaptation dans une norme assez acceptable. A 14h, je ne crois pas que les gens soient chez eux pour lire leur courrier. Des nouvelles reçues à cette heure ne permettent pas de réagir adéquatement aux demandes adressées par voie épistolaire.

04.15 Marie-Christine Marghem (MR): Het lijkt me inderdaad verstandig die weg te volgen.

Encore un petit problème, celui des rues dont le nom est identique

Betreffende het probleem van de straten met dezelfde naam in dezelfde gefusioneerde entiteit,

dans une même entité fusionnée consécutivement à la fusion des communes, ce qui remonte donc à assez loin. Je pense que c'est le problème du mécontentement général qui fait qu'on rajoute cette plainte dans le paquet. Normalement, dans le tri, on voit très bien de quelle commune fusionnée il s'agit, en fonction du code postal qui est différent. Tournai, c'est 7500. Froyennes, c'est 7503. Kain, c'est 7540. Tout cela est dans la même entité de Tournai, mais les codes postaux sont différents. Donc, il n'y pas de confusion possible. Manifestement, au niveau du tri, il doit y avoir quelques difficultés qui sont peut-être liées au mécontentement. Je n'ai pas sondé les services de la poste tournaisienne pour le savoir.

04.16 Johan Vande Lanotte, ministre: Quand on doit lire sur une enveloppe le code postal en plus du nom d'une rue, cela va moins vite et les chances de se tromper sont donc d'autant plus grandes. Ce sont les postiers qui font cette opération.

04.17 Marie-Christine Marghem (MR): Je ne sais pas si on commence par le nom de la rue avant le nom de la commune. Je ne suis pas postière et je ne trie pas le courrier.

04.18 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, La Poste reçoit le courrier pour toute l'entité. Lors de la lecture du nom de la rue, si le code postal doit aussi être vérifié, cela prend plus de temps et, ainsi, le risque d'erreur augmente. C'est la responsabilité de la commune.

kan de deelgemeente makkelijk worden uitgesorteerd aan de hand van de postcode. In principe is dus geen verwarring mogelijk. Dat dit probleem weer de kop opsteekt is waarschijnlijk te wijten aan de algemene ontevredenheid bij het personeel van De Post.

04.18 Minister Johan Vande Lanotte: De gemeenten liggen aan de oorsprong van dit probleem want De Post ontvangt de briefwisseling gebundeld per zone.

04.19 Marie-Christine Marghem (MR): D'accord, votre explication est objectivement valable au sujet des confusions possibles entre les différents noms de rue. La commune est amenée régulièrement à changer certains noms de rue. Mais ce n'est pas toujours simple non plus à l'égard de la population qui, depuis toujours, connaît sa rue par le nom qu'elle porte depuis tant d'années. Je crois que vous devriez inviter La Poste à faire en sorte que le travail s'effectue normalement, comme cela a toujours été le cas. Je me demande si cela n'est pas dû au mécontentement général, car je ne pense pas qu'on ait soulevé cette question auparavant.

04.19 Marie-Christine Marghem (MR): Ik denk dat dit probleem vooral te wijten is aan de algemene ontevredenheid bij De Post.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mijnheer Devlies, ik stel voor dat u uw vragen na mekaar stelt.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "betaalde fietsstallingen aan het station" (nr. 3678)

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de homologatie van de IC3" (nr. 3742)

05 Questions jointes de

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplacements pour vélos payants dans les gares" (n° 3678)

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'homologation de l'IC3" (n° 3742)

05.01 Carl Devlies (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de twee vragen na mekaar stellen.

05.01 Carl Devlies (CD&V): Les usagers du train se plaignent de ne pas pouvoir laisser leurs vélos

De eerste vraag is geïnspireerd door nieuwe treinreizigers vanuit het station Leuven die zich erover beklagen dat zij hun fietsen niet mogen stallen in de bewaakte en betalende fietsstallingen van het stationsgebouw van Leuven. Er werd hen meegedeeld dat de uitbating van deze fietsstallingen door een privé-firma gebeurt die haar activiteiten zou hebben stopgezet.

Mijnheer de minister, is deze informatie correct? Zo ja, is dat alleen het geval in het station van Leuven? Welke maatregelen neemt de NMBS om deze dienstverlening te herstellen? Vanaf wanneer zal dit het geval zijn? Zal de NMBS terzake de nodige communicatie voeren, onder meer via haar website?

Mijn tweede vraag is van een totaal andere orde en sluit aan bij de betogen die ik in het verleden in deze commissie gehouden heb in verband met de slechte treinverbindingen tussen de regio Leuven-Mechelen en Limburg en Duitsland Keulen-Aken sinds de afschaffing van de treinverbinding Oostende-Keulen. De reistijd tussen Leuven en Aken is opgelopen tot 1.55 uur. Vroeger was de reistijd 1.20 uur.

Een mogelijke oplossing is de Duitse IC3-hogesnelheidstrein op de lijn Brussel-Keulen-Frankfurt halt te laten houden in het station van Leuven.

In antwoord op mijn interpellatie van december 2003 terzake stelde u dat de homologatie van de IC3 verwacht werd voor midden februari 2004. De stopplaats in Leuven zou mogelijk zijn vanaf juni 2004. In juni 2004 heb ik u hierover opnieuw ondervraagd. U antwoordde dat de homologatie was uitgesteld tot september. Ondertussen zijn we oktober.

Mijnheer de minister, is de homologatie van de IC3 ondertussen afgerond? Zal de hogesnelheidstrein te Leuven halt houden? Zo ja, met welke frequentie?

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ten eerste, de NMBS heeft beveiligde fietsparkings – die ze dus zelf in handen heeft – in Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Mechelen, Gent-Sint-Pieters, Brugge, Kortrijk en Leuven. De uitbating was toevertrouwd aan een externe exploitant, maar die is in oktober 2003 failliet gegaan. We zijn onmiddellijk op zoek gegaan naar een nieuwe uitbater die de bestaande infrastructuur en het veiligheidssysteem kon beheren. In mei 2004 is met een firma afgesproken om verder te gaan. Men heeft zo'n firma gevonden en de besprekingen om de zaak te concretiseren zijn aangevat. Momenteel heeft de NMBS haast alle elementen om een exploitatiecontract met deze firma te ondertekenen. De heropstarting van deze fietsparkings zal langs zoveel mogelijk kanalen kenbaar worden gemaakt. Men heeft even gedacht een nieuwe, eigen gebruikersbadge te maken, maar finaal was dat niet echt mogelijk. Ik hoop dat de herexploitatie nu zo vlug mogelijk een realiteit kan zijn. Als de vorige firma failliet is gegaan, is dat ook omdat het geen erg rendabele operatie is. Een nieuwe firma vinden was dus niet zo gemakkelijk.

De IC3 is nog altijd niet gehomologeerd om tegen hoge snelheid op lijn 2 te rijden, maar gezien de vordering van het dossier – zo zegt men nu – denkt men dat de homologatie zou kunnen worden geregeld tegen de volgende wijziging van de dienstregeling. Ik zeg dat onder

dans les emplacements payants réservés à cet effet à la gare de Louvain. La société privée qui exploite ces emplacements aurait mis un terme à ses activités. Cette information est-elle exacte? N'est-ce le cas qu'à Louvain? Comment la SNCB compte-t-elle rétablir ce service et à partir de quelle date? La SNCB va-t-elle fournir des informations sur l'évolution de ce dossier?

La qualité des liaisons ferroviaires entre la région de Louvain-Malines d'une part et le Limbourg et Cologne-Aix d'autre part a pâti de la suppression de la liaison Ostende-Cologne. La durée du trajet entre Louvain et Aix, qui était de 1 heure 20 minutes, est aujourd'hui passée à 1 heure 55 minutes. Une solution pourrait consister à prévoir un arrêt du train à grande vitesse allemand, l'IC3, à Louvain. L'homologation avait été reportée au mois de septembre 2004. A-t-elle été accordée entre temps?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La SNCB a aménagé des parkings à vélos gardés à Anvers-Central, à Anvers-Berchem, à Malines, à Gand-Saint-Pierre, à Bruges, à Courtrai et à Louvain. L'exploitant externe a fait faillite au mois d'octobre. Des discussions ont été entamées avec un nouvel exploitant. La réouverture sera annoncée au moyen d'un maximum de canaux. Il n'est pas aisé de trouver un nouvel exploitant étant donné qu'un rendement élevé ne peut être escompté.

L'homologation de l'IC3 devrait pouvoir être finalisée d'ici à la prochaine modification des horaires. A partir de ce moment-là, la Deutsche Bahn prévoit trois trains par jour, qui ne s'arrêteront

alle voorbehoud. Vanaf die datum zijn drie treinen per dag door Deutsche Bahn gepland, maar Deutsche Bahn heeft tot nu toe laten weten dat ze niet zouden stoppen in Leuven. Zij voorzien inderdaad in een stop te Luik en te Brussel, van waaruit er dan correspondenties zijn naar Leuven, maar geen stop in Leuven. Ik wil beklemtonen dat wij over deze uurregeling geen inspraak hebben. Het is een commerciële lijn die door Deutsche Bahn wordt geëxploiteerd en zij is blijkbaar niet langer bereid om daar te stoppen. Dat verandert, eerlijk gezegd, nogal geregeld. De situatie van het internationaal commercieel verkeer is ook niet verbeterd de jongste maanden, het is zeer deficitair aan het worden. Misschien past het daarin. Deutsche Bahn heeft dat in elk geval niet gepland, wat geen goed nieuws is voor Leuven, maar wij hebben daarop geen impact.

toutefois pas à Louvain. Un arrêt est prévu à Liège et à Bruxelles. Nous n'avons pas voix au chapitre en ce qui concerne ces horaires, dans la mesure où la Deutsche Bahn exploite une ligne commerciale.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Mevrouw de voorzitter, met betrekking tot het antwoord op de eerste vraag, meen ik dat het van belang is dat die datum zo snel mogelijk wordt voorgesteld en dat er ook wordt gecommuniceerd naar de reizigers, want bij mijn weten is dat nog niet gebeurd.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Il est important de communiquer cette date aux voyageurs dans les plus brefs délais. Quand la modification des horaires prendra-t-elle effet?

Wat de tweede vraag betreft, had ik graag van de minister geweten wanneer de wijziging van de dienstregeling ingaat.

05.04 Minister Johan Vande Lanotte: Eind december.

05.05 Carl Devlies (CD&V): Eind december.

05.06 Minister Johan Vande Lanotte: De exacte datum is 12 december.

05.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Le 12 décembre.

05.07 Carl Devlies (CD&V): Indien de IC3 de stopplaats in Leuven zou hebben gevraagd, dan was er geen probleem geweest?

05.08 Minister Johan Vande Lanotte: Vanaf de homologatie niet. Men denkt nu dat die homologatie zal klaar zijn voor 12 december, maar ik geef u de informatie met zoveel voorzichtigheid want ik heb hier al twee keer een andere datum geantwoord.

05.09 Carl Devlies (CD&V): Vanaf dan is het in handen van de Duitse spoorwegen?

05.10 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, dan is het een commerciële dienstverlening. Zij kunnen dan met hoge snelheid over de lijn rijden. Zij moeten dat vragen en zij moeten daarvoor stops vragen, maar zij beslissen zelf in welke stations ze willen stoppen. Waarschijnlijk gaan ze ervan uit dat er tussen Leuven en Brussel eigenlijk een vrij goede verbinding is – wat ook zo is – en dat ze aan dat stukje van de markt weinig extra gaan hebben.

05.10 Johan Vande Lanotte, ministre: A partir de cette date, les chemins de fer allemands pourront rouler à grande vitesse sur cette ligne et décider eux-mêmes des gares d'arrêt.

05.11 Carl Devlies (CD&V): Oorspronkelijk hadden zij zelf de vraag gesteld? Dat is een nieuw element.

05.12 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, en ik denk ook in alle eerlijkheid aan het volgende. Zij voeren ook een hele discussie met de Fransen over de treinen die al dan niet mogen stoppen in Luik. Eigenlijk zijn ze bezig op die manier een stukje van de markt van Luik weg te nemen van Thalys en naar de IC3 te halen. Dat zie ik hier

05.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Ils débattent également avec les Français de la question de prévoir ou non un arrêt à Liège. Ils sont occupés à grignoter une

gebeuren. De TGV gaat van Parijs naar Brussel en Luik. Dan zou hij rechtdoor gaan. Ze hebben besloten om dat niet meer te doen en ze zijn zelf die trafiek aan het organiseren. Ik denk dat zij mikken – als ik dat van ver bekijk – op de markt Luik-Brussel. Om dat goed te kunnen doen, moet men rechtdoor gaan, wetende dat er op de lijn Brussel-Leuven, Leuven-Brussel een vrij snelle verbinding is, als het naar Brussel-Centraal is. Hetgeen ze daar nog kunnen bij krijgen, vinden ze niet voldoende en daarom willen ze zich extra op Luik richten. Ik kan dat moeilijk anders begrijpen. Ik zeg u het volgende. Rond de TGV hebben ze afgebouwd en hier zetten ze treinen bij. Dat is duidelijk. Ze willen niet met de Thalys rijden, maar met hun eigen materiaal, de IC3. Het is dus een commerciële discussie tussen Frankrijk en Duitsland.

partie du marché du Thalys au profit de l'IC3. Il s'agit de discussions commerciales entre la France et l'Allemagne.

05.13 Carl Devlies (CD&V): Dat is een nieuw element, dat ik nader moet bekijken. Indien die informatie juist is, dan zal ik vermoedelijk later terugkomen met de vraag om de vroegere NMBS-verbinding tussen Brussel en Aken te herstellen. Indien er geen stopplaats is te Leuven, noch voor de Thalys, noch voor de IC3, dan zijn de verbindingen met Duitsland bijzonder slecht. Dat betekent een verlenging van de reistijd met 30 minuten, voor de reizigers die het station van Leuven gebruiken. Het gaat over een heel grote regio, tot Mechelen en een deel van Limburg. Dat is moeilijk te verantwoorden.

05.13 Carl Devlies (CD&V): Si c'est exact, je demanderai le rétablissement de l'ancienne ligne SNCB entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle. Car si aucun arrêt n'était prévu à Louvain pour le Thalys et le IC3, les liaisons avec l'Allemagne seraient vraiment exécrables pour une grande région telle que celle de Louvain.

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

06 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la révision des horaires de la ligne 132 Charleroi-Mariembourg" (n° 3714)

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de dienstregeling op lijn 132 Charleroi-Mariembourg" (nr. 3714)

06.01 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois qu'un parlementaire évoque le sujet en commission, je voudrais attirer votre attention sur la motion du conseil communal d'une commune de l'arrondissement de Thuin, la commune de Ham-sur-Heure-Nalinnes. Cette motion est relative à la diminution du nombre d'arrêts de trains desservant la ligne 132 et l'absence d'une gare IR sur le territoire de la commune. Le conseil, à l'unanimité, souligne que la population de cette entité souffre d'une réduction drastique de l'offre de transport en commun avec comme conséquence, la réduction constante du nombre de voyageurs sur la ligne. C'est évidemment une chaîne sans fin.

L'offre de transport en commun, d'arrêts omnibus aux heures de pointe, étant totalement inadaptée aux besoins de la population, celle-ci est contrainte d'abandonner le train au profit de la voiture. Ce n'est pas la solution pour remplir les trains. Cette diminution de la fréquentation due à une offre insuffisante apporte des arguments pour de nouvelles réductions, laissant craindre, à terme, la suppression complète de la ligne. Les habitants se verraient alors privés de tout service de transport public de proximité. Cette constatation est d'autant plus amère qu'elle tend à se généraliser dans les régions les plus rurales.

06.01 Olivier Chastel (MR): De gemeenteraad van Ham-sur-Heure-Nalinnes maakt zich zorgen over het verminderde treinaanbod op de lijn 132 Charleroi-Mariembourg en over het feit dat er op het grondgebied van de gemeente geen IR-station is. De gemeenteraad is van oordeel dat de mensen te lijden hebben onder het verminderde openbaar vervoersaanbod – en met name de vermindering van het aantal omnibushaltes op de spitsuren – en genoodzaakt zijn voor de auto te kiezen in plaats van de trein, waardoor er bijkomende argumenten worden aangereikt voor nieuwe inkrimpingen of zelfs voor een volledige afschaffing van de lijn.

Il est regrettable de constater qu'une commune de plus de 13.000

Het is jammer dat er in een gemeente van 13.000 inwoners

habitants, ne puisse bénéficier d'une gare IR permettant d'augmenter le nombre de trains et de communications rapides avec les grandes villes voisines. Soucieux d'offrir à ses habitants un service public de transport en commun efficace, le conseil communal plaide pour le rétablissement d'un maximum d'arrêts sur la ligne 132 en semaine et pendant le week-end. Il demande à la SNCB de prévoir une gare IR sur le territoire de la commune. Les autorités communales souhaitent également pouvoir participer avec la population, les associations intéressées, la SNCB et les transports en commun, pour dégager une solution répondant au mieux au besoin de mobilité de sa population. Pourriez-vous m'indiquer quelles dispositions compte prendre la SNCB pour remédier à cet état de fait dans la perspective de rencontrer ses objectifs de mission de service public?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Chastel, je dois vous donner une réponse qui n'est probablement pas celle que vous vous attendez recevoir. Je ne suis pas d'accord avec ce que vous demandez. Je note que vous dites qu'il est regrettable de constater qu'une commune de plus de 13.000 habitants ne puisse bénéficier d'une gare IR. Si toutes les communes de 13.000 habitants devaient avoir une gare IR, il faudrait que nous doublions ou triplions notre système ferroviaire. Je vais même aller plus loin...

06.03 Olivier Chastel (MR): Aujourd'hui, la commune a une gare. Je ne parle pas de communes qui n'ont ni ligne ni gare. On n'imagine pas inventer de nouvelles lignes. J'évoque le cas d'une commune desservie par une ligne de chemin de fer et qui a une gare aujourd'hui.

06.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Elle a une gare, ce qui est déjà mieux que bien d'autres communes de 13.000 habitants. Mais je vais plus loin: qu'est-ce que la SNCB a fait? Sur cette ligne 132, la SNCB a fait des choix, c'est vrai. Elle a changé l'horaire pendant la semaine. Elle a mis en route de nouveaux autorails et globalement augmenté l'offre: 50% de trains en plus par jour et 80% de trains-kilomètres en plus. Le choix qui a été fait est de ne pas s'arrêter partout quand il n'y a plus de trains disponibles. La vitesse commerciale a été augmentée, notamment celle des trains IR, pour rendre le service attractif.

Quel a été le résultat en semaine où cela a été fait? Depuis la modification du service des trains en semaine, en décembre 2002, il y a eu une augmentation globale du nombre de voyageurs en semaine de 13% sur le tronçon Charleroi-Sud et 9% sur le tronçon Walcourt-Couvin. Il y a eu une augmentation sans que la SNCB ait eu plus de moyens. Mais, elle a utilisé ses moyens différemment.

Pour le week-end, il y avait une proposition semblable, mais le cabinet de la ministre de la Mobilité de l'époque et le comité consultatif des usagers ont dit non. Donc, pendant le week-end, on a gardé le système d'omnibus. Il en est résulté une diminution du nombre de voyageurs. Le samedi, moins 13% sur le tronçon Charleroi-Walcourt, moins 10% sur Walcourt-Couvin; le dimanche, moins 28% sur le tronçon Charleroi-Walcourt, moins 31% sur Walcourt-Couvin.

On a gardé ce qui existait et, très clairement, le voyageur a une autre idée du service universel que les communes. Le voyageur veut avoir un service rapide et concurrentiel avec sa voiture. Là où les

geen IR-station is. De gemeenteraad pleit er derhalve voor de treinen op die lijn opnieuw op zoveel mogelijk plaatsen te laten stoppen en vraagt de NMBS ervoor te zorgen dat er in de gemeente een IR-station komt.

Welke maatregelen zal de NMBS treffen om haar opdracht van openbare dienstverlening waar te maken?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: Met dat verzoek ben ik het niet eens: als alle gemeenten met 13.000 inwoners een IR-station zouden willen, zouden wij ons spoorwegnet moeten verdubbelen of verdrievoudigen...

06.03 Olivier Chastel (MR): Maar de gemeente heeft een station en een spoorlijn!

06.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is al heel wat meer dan andere gemeenten, die helemaal niets hebben!

De NMBS heeft het aanbod op lijn 132 aanzienlijk uitgebreid: 50 procent meer treinen per dag, 80 procent meer treinkilometers per dag, maar met treinen die niet alle stations aandoen. De commerciële snelheid werd opgetrokken om de dienst aantrekkelijk te maken.

Sinds de aanpassing van de dienst is het reizigersaantal op weekdagen met 13 procent toegenomen op het baanvak Charleroi-Zuid en met 9 procent op het baanvak Walcourt-Couvin, zonder dat daartoe meer middelen moesten worden ingezet.

Een soortgelijk voorstel voor het weekend werd door de toenmalige minister en het Raadgevend Comité van de treingebruikers verworpen. Daar werden de stoptreinen dus behouden. Als

changements ont été faits pendant la semaine, il y a plus de voyageurs (13%); là où on n'a pas voulu le faire et garder les omnibus, il y a une diminution qui peut aller jusqu'à 30% le dimanche.

C'est pour ça que j'ai dit, lors de la première question, que si l'on veut qu'il y ait plus de voyageurs, garder ce qui existe n'est pas la meilleure chose. Je comprends que la commune qui a une gare veut qu'il y ait un IR toutes les heures. Il est compréhensible qu'on le demande, mais ce n'est pas bon de l'accorder. En gardant le système pendant le week-end, on perd des voyageurs. On a perdu 30% des voyageurs là-bas dans les dernières années, c'est énorme.

Ce que je vais faire, c'est demander à la SNCB, contrairement à l'avis du cabinet du ministre de la Mobilité et du comité consultatif des usagers, de mettre en place des IR le week-end également. Il y a maintenant une perte de 30% des voyageurs alors qu'il y a une augmentation en semaine.

Ne pas le faire, c'est, selon moi, ne pas agir de manière responsable. Je vous donne cet exemple car il me semble convaincant. Cette situation est regrettable pour les habitants de Ham-sur-Heure-Nalinnes, mais il est dommage de ne rien faire pour la globalité des voyageurs. Même les gens qui habitent Ham-sur-Heure-Nalinnes utilisent moins le train car ils estiment que cela prend trop de temps. Ils veulent que les trains s'arrêtent dans leur commune, mais pas dans les autres communes car autrement c'est trop lent. Il faut savoir que la demande de l'utilisateur du train n'est pas la même qu'il y a vingt ans.

Cet exemple nous montre clairement que certaines modifications doivent être apportées. Si nous ne le faisons pas, nous risquons de perdre des clients. On veut soi-disant respecter un service universel mais c'est seulement dans les mots et dans les horaires. Il ne faut pas oublier que le service universel doit avant tout répondre aux attentes des clients.

06.05 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa réponse et les chiffres qu'il a bien voulu me communiquer.

Monsieur le ministre, je ne conteste évidemment pas les chiffres de la SNCB. Les mesures prises ont effectivement contribué à une augmentation globale du nombre de voyageurs sur la ligne, durant la semaine. Toutefois, dans la présentation de ses chiffres, la SNCB n'indique pas qu'il s'agit d'une augmentation strictement due à un accroissement de la fréquentation de la ligne par les habitants du bout de la ligne. On a effectivement augmenté la vitesse de transport du début à la fin de la ligne, mais en pénalisant l'ensemble des communes qui se situent entre les deux. Ce qui rejoint d'ailleurs l'étude réalisée par la SNCB, privilégiant les lignes rapides entre des entités importantes et sacrifiant ainsi les gares ou les points d'arrêt situés entre deux villes importantes.

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre: On ne sacrifie pas!

06.07 Olivier Chastel (MR): Mais si!

06.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Il faut assurer une bonne

gevolg daalde het reizigersaantal: op zaterdag met 13 procent op de lijn Charleroi-Walcourt en met 10 procent op de lijn Walcourt-Couvin; op zondagen met 28 procent op de lijn Charleroi-Walcourt en met 31 procent op de lijn Walcourt-Couvin.

De reiziger denkt anders over de universele dienstverlening dan de gemeenten; hij wenst een snelle, concurrerende dienstverlening. Als wij het reizigersaantal willen doen toenemen, is een behoudsgezinde visie niet aangewezen. De verliezen bedroegen in totaal 30 procent!

Ik zou de NMBS eerder moeten vragen ook in het weekend IR-treinen in te zetten.

Universele dienstverlening is meer dan woorden en dienstregelingen, maar betekent ook dat men de verwachtingen moet inlossen.

06.05 Olivier Chastel (MR): Uit de cijfers van de NMBS blijkt niet dat men de snelheid van het begin tot het einde van de lijn heeft opgedreven. Men heeft de snelheid enkel opgedreven ten nadele van de gemeenten die op die lijn gelegen zijn.

liaison. Si l'on garde, pendant le week-end, le système omnibus, les gens n'utiliseront plus le train. Je rappelle que la fréquentation a baissé de 30%.

06.09 Olivier Chastel (MR): Si l'on suit ce raisonnement, seuls les trains reliant Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Ostende existeront encore!

06.09 Olivier Chastel (MR): Als men die redenering volgt, zullen enkel de treinen die Brussel en Antwerpen en misschien Oostende met elkaar verbinden nog blijven bestaan!

06.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce que vous dites n'est pas correct. Il y a une grande différence entre dire aux habitants de Ham-sur-Heure-Nalinnes qu'ils ne peuvent plus disposer d'une ligne IR et leur dire que l'on supprime partout des trains. Je rappelle qu'il s'agit d'une commune de 13.000 habitants.

06.10 Minister Johan Vande Lanotte: Dat klopt niet.

06.11 Olivier Chastel (MR): C'est une des communes concernées par la ligne en question.

06.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Si toutes les communes de 13.000 habitants doivent avoir une ligne IR, il faudra quadrupler le nombre des lignes. Ce n'est pas parce que cela a existé dans le passé que cela doit toujours exister. Il n'est pas possible d'adopter un tel raisonnement. Dire que l'on assiste à une diminution du système universel n'est pas correct. Je répète que ce n'est pas parce qu'une commune dispose d'une gare qu'elle a plus de droits qu'une autre commune qui n'en a pas. Il existe d'autres communes de 13.000 habitants qui n'ont jamais été desservies par des trains. Pourtant, elles paient aussi pour ce service. Une équité doit être respectée. Nous essayons de garder le maximum de lignes. Je répète que nous avons respecté les demandes des usagers et de la commune pour les week-ends. Or, les gens ne prennent plus le train le week-end. La volonté de la commune est de défendre les usagers, mais malheureusement ces derniers ne suivent pas. Je le répète, nous connaissons une diminution de 30%. Dans de telles conditions, on ne peut pas vouloir garder ce qui existe. Il faut savoir que cette diminution est constatée partout.

06.12 Minister Johan Vande Lanotte: Er zijn nog andere gemeenten met 13.000 inwoners waar er nooit een treinverbinding is geweest, maar die ook voor die dienst betalen.

Het behoud van een omnibustrein tijdens het weekend heeft op de lijn Walcourt-Couvin tot een daling van het aantal reizigers met 31% geleid. Dat is enorm! De gemeente vraagt die dienst te verzekeren terwijl de door haar verdedigde gebruikers de trein de rug hebben toegekeerd.

Vous dites que l'on a privilégié les communes qui se trouvent aux extrémités des lignes et que l'on a oublié les autres. On a gardé les omnibus durant le week-end. Quel est le résultat? Moins 31% de fréquentation sur la ligne Walcourt-Couvin. Cela représente un tiers des voyageurs, c'est énorme! La commune demande que l'on continue à assurer un service alors que les usagers qu'elle défend n'utilisent plus le train. Ce n'est pas possible!

Mon intention n'est pas de fermer des gares n'importe où. Mais dans ce cas, l'exemple est très convaincant. Nous prenons la défense de certains usagers qui ne prennent plus le train parce que le trajet est trop long.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de locomotives de la SNCB à la gare de Charleroi Rail" (n° 3793)

07 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Overheidsbedrijven over "het onderhoud van NMBS-locomotieven in het station Charleroi Rail" (nr. 3793)

07.01 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je vais à nouveau vous interroger sur la gare de Charleroi Rail.

Depuis plus de 15 ans maintenant, une douzaine de locomotives électriques polytensions de type 12 circulent sur le réseau français. En effet, ce sont des motrices qui peuvent circuler sur notre réseau et sur le réseau français, et ce compte tenu de la différence de tension qui existe au niveau de la fourniture d'énergie leur permettant d'avancer. A l'époque, celles-ci avaient été commandées par la SNCF car elles étaient capables de circuler sous les 25 KW du réseau français. Elles sont principalement utilisées sur les liaisons frontalières entre la Belgique et la France et effectuent des rotations, essentiellement du transport de marchandises, et ce depuis l'arrivée des automotrices AM96 qui sont utilisées pour le transport de voyageurs.

Vous n'êtes certainement pas sans savoir que la principale ligne de liaison au niveau du transport de marchandises venant du réseau français est la ligne Charleroi-Erquelines en direction d'Aulnoye en France, qui est le point de passage principal.

Je vous avais déjà interrogé sur la réfection des ponts sur cette ligne, les travaux suivent leur cours et s'effectuent de manière raisonnable. Compte tenu des investissements prévus pour la modernisation, qui sont prévus jusqu'en 2010, ainsi que ceux prévus pour la gare de Charleroi Rail, ne serait-il pas opportun, afin de rentabiliser les investissements qui vont être programmés, de concentrer l'entretien de ces locomotives à la gare de Charleroi Rail, compte tenu du fait que la majorité des rotations vis-à-vis de la France se fait à Charleroi?

A l'heure actuelle, toutes ces motrices de type 12 sont entretenues à Merelbeke alors que la majorité des roulements se fait au départ de Charleroi voire Charleroi-Monceau formation. De plus, l'atelier de maintenance dispose de l'infrastructure moderne nécessaire et connaît actuellement une diminution de sa charge de travail. Je vous demande, dans le cadre de ma question, outre cet entretien des locomotives électriques de type 12, s'il n'est pas intéressant qu'une partie des locomotives de la nouvelle série de type 13 puissent également être entretenues à la gare de Charleroi Rail.

Pouvez-vous m'éclairer sur votre position de même que sur la position de la SNCF à cet égard?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur Massin, je ne peux que vous donner la position de la SNCF car je ne suis pas expert en la matière.

Les locomotives de type 12, bi-courant, ont été achetées en 1986. Elles n'assurent que le remorquage des trains de marchandises entre la Belgique et la France sur les lignes Gent Zeehaven-Lille-Fréthun et Charleroi-Aulnoye.

Ces locomotives sont au nombre de 12, ce qui est très peu comparé à d'autres types de locomotives. Cela signifie qu'il est primordial que l'entretien s'effectue dans un même atelier, soit à Charleroi, soit à

07.01 Eric Massin (PS): Op het Belgische en Franse spoorwegnet worden een twaalfstal elektrische locomotieven Type 12 al vijftien jaar lang voor het grensoverschrijdende goederenvervoer ingezet. De voornaamste verbinding voor dit soort vervoer is de lijn Charleroi – Erquelines in de richting van Aulnoye.

Voor de modernisering van die lijn en het station Charleroi Rail zijn investeringen gepland. Ware het dan ook niet gepast het onderhoud van de locomotieven, dat vandaag in Merelbeke gebeurt, naar het station Charleroi Rail over te hevelen? Het beschikt namelijk over de nodige infrastructuur en de meeste verplaatsingen gebeuren van daaruit.

Ware het ook niet interessant om, naast de locomotieven Type 12, ook de nieuwe locomotieven Type 13 in het station Charleroi Rail te onderhouden?

Wat is uw standpunt en dat van de NMBS hierover?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: Ziehier het standpunt van de NMBS. De locomotieven van het type 12 werden in 1986 aangekocht. Zij worden enkel gebruikt voor het trekken van goederentreinen tussen België en Frankrijk op de lijnen Gent Zeehaven-Rijsel-Fréthun en Charleroi-Aulnoye.

Er zijn 12 locomotieven van dat

Merelbeke (près de Gent Zeehaven).

La réorganisation des ateliers sera probablement un dossier très difficile, si pas le plus difficile, pour la SNCB. Elle n'est pas encore prévue dans le plan de restructuration pour les deux prochaines années car, comme je viens de le dire, le dossier est très sensible.

Pour des raisons économiques, l'entretien de ces locomotives de type 12 s'effectue actuellement à Merelbeke car il y existe une voie d'accès et que l'on y dispose de l'appareillage pour tester les systèmes de signalisation français.

Je n'ose pas me prononcer quant à l'avenir. La réorganisation des ateliers de maintenance fera sûrement l'objet d'âpres discussions car les membres du personnel de chacun d'entre eux auront tous de bonnes raisons de défendre le maintien de leur atelier; à titre d'exemple, je peux vous dire que ceux d'Ostende et de Merelbeke ont déjà réagi par le passé comme ce fut certainement le cas à Charleroi. En temps voulu, il faudra revoir toutes les situations et prendre une décision cohérente.

Je répète que, pour le moment et dans les deux années à venir, rien ne changera au niveau des ateliers. L'intention est de ne pas précipiter les choses même si, comme vous le savez, il a déjà été décidé que la maintenance des nouvelles rames aura lieu partiellement à Charleroi.

07.03 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications. Puisqu'il existe deux axes essentiels, je puis comprendre que les locomotives de type 12 soient entretenues plutôt à Merelbeke qu'à Charleroi.

Je vous entends bien à propos de la restructuration qui pourrait intervenir dans les différents ateliers de maintenance. Au niveau de l'un des principaux axes de pénétration des marchés français et italien, comme vous l'avez dit, que l'on passe par Aulnoye ou par l'axe Athus Meuse, c'est de toute façon l'atelier de Charleroi qui est concerné. Néanmoins, je sais que des développements ont lieu à Quincampoix et à Renaix. Aussi, dans le cadre de la restructuration, il faudra être attentif à certaines choses.

Monsieur le ministre, je puis comprendre qu'il y ait des difficultés à Merelbeke ou à Ostende mais je ne veux pas que vous en arriviez à rencontrer des difficultés à Charleroi, d'autant plus que nous avons un atelier particulièrement performant.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Le plus performant de la Belgique, ce que chaque atelier prétend!

07.05 Eric Massin (PS): Je ne dis pas que c'est le plus performant; je dis que c'est un atelier performant.

Certains développements sont envisagés; je vous ai d'ailleurs posé une question à ce sujet-là compte tenu de l'entretien des rames RER qui doit justement avoir lieu dans cet atelier.

Je tiens à vous signaler que je serai particulièrement attentif à cet élément. Si une restructuration devait avoir lieu, en tout cas dans la

type, wat weinig is in vergelijking met de overige types. Het is dus van essentieel belang dat het onderhoud in eenzelfde werkplaats wordt verricht (Charleroi of Merelbeke).

De reorganisatie van de werkplaatsen wordt een moeilijke zaak voor de NMBS. Zij is niet opgenomen in het herstructureringsplan voor de komende twee jaar omdat het een zeer gevoelig dossier betreft.

07.03 Eric Massin (PS): De herstructurering van de onderhoudswerkplaatsen mag niet ten koste gaan van de werkplaats van Charleroi, waar efficiënt wordt gewerkt.

partie wallonne, je souhaiterais qu'elle ne se fasse pas au profit de Renaix ou de Quincampoix au détriment de Charleroi. Je tenais à vous le dire!

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je n'en doutais pas!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aménagement de la gare de Charleroi Rail" (n° 3794)

08 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbouwing van het station Charleroi Rail" (nr. 3794)

08.01 Eric Massin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je reviens encore sur l'atelier de la gare de Charleroi Rail. Je vous avais interpellé en commission de l'Infrastructure, début juillet, sur l'investissement financier pour l'adaptation de la gare Charleroi Rail et sur l'affectation de personnel supplémentaire pour l'entretien des rames RER.

A l'époque, vous m'aviez précisé – et c'est ce qui ressort de la situation actuelle – que c'était au constructeur des rames RER de définir le nombre de personnes dont il voulait disposer pour assurer l'entretien du matériel et à la SNCB de prendre ses dispositions en fonction de ces besoins. Malgré tout, des aménagements devaient être effectués au niveau du GCR. Vous m'aviez indiqué qu'un avant-projet de modification du tracé de voies et de construction d'une plate-forme multi-fonctionnelle avait été établi par les responsables de l'atelier. Vous aviez précisé que cet avant-projet était en cours de discussion au niveau de la direction et qu'une décision devait, en principe, être prise fin septembre 2004. Par la suite, la SNCB aurait dû disposer de remises de prix pour le matériel et pourrait ainsi, en fonction de ces différents éléments – les prix, l'entretien, le nombre de personnes nécessaires au constructeur pour l'entretien –, étaler dans le temps les différents budgets d'investissement pour le RER et l'aménagement de la gare de Charleroi Rail.

Dès lors, pourriez-vous me renseigner sur les résultats de l'examen de l'avant-projet par la direction? Une décision est-elle intervenue entre-temps? Dans l'affirmative, quelle en est sa teneur? Quel est le planning de réalisation de la gare de Charleroi Rail pour l'entretien des rames?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Madame la présidente, les fournisseurs potentiels des rames de RER ont demandé de disposer de plus de temps pour déposer leurs offres. La remise des offres est prévue pour le 30 novembre 2004. Par conséquent, l'examen de l'avant-projet de modification du tracé de voies et de construction d'une plate-forme été reporté.

08.03 Eric Massin (PS): Madame le présidente, monsieur le ministre, je n'ai pas d'éléments spécifiques à relever de votre réponse.

Je vous demande simplement d'être attentif à la concrétisation de ce projet. Le jour où le constructeur prendra ses décisions, il faudra que

08.01 Eric Massin (PS): Wat de investering voor de aanpassing van het station Charleroi Rail (GCR) en het aanwerven van bijkomend personeel voor het onderhoud van de GEN-treinstellen betreft, antwoordde u op een van de vragen die ik u in juli stelde, dat de constructeur zijn behoeften moest formuleren en dat de NMBS eind september op grond van de prijsoffertes een beslissing zou nemen.

De NMBS onderzocht intussen het voorontwerp dat ertoe strekt het spoortracé te wijzigen en een multifunctioneel platform aan te leggen, dat door de leiding van de werkplaats in Charleroi werd opgesteld. Wat zijn de resultaten daarvan? Werd al een beslissing genomen?

Wat is de planning voor de aanpassing van het station Charleroi Rail met het oog op het onderhoud van de GEN-treinstellen?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte: De indiening van de offertes werd, op vraag van de inschrijvers, uitgesteld tot 30 november 2004. Het onderzoek van het voorontwerp werd om die reden eveneens uitgesteld.

08.03 Eric Massin (PS): Ik zal erop toezien dat alles in gereedheid is tegen wanneer het GEN-materieel moet worden onderhouden.

ces projets d'investissement se concrétisent et qu'ils ne soient pas retardés. Cela permettra à tout le monde, en ce compris l'atelier de la gare de Charleroi Rail, d'être prêt endéans les temps fixés par le constructeur pour procéder à l'entretien. Il faut éviter que l'on puisse imputer à la SNCB différents retards.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la signalétique dans et aux abords des gares" (n° 3824)

09 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 3824)

09.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, les deux questions qui suivent sont deux questions relatives aux recommandations du Comité consultatif des usagers. Qu'on l'aime ou qu'on ne l'aime pas, toujours est-il qu'il existe toujours aujourd'hui. Je ne sais pas si ça va durer encore très longtemps.

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Il ne faut pas nécessairement toujours le suivre.

09.03 Olivier Chastel (MR): Non.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Ils ont une opinion un peu spécifique, mais c'est leur droit.

09.05 Olivier Chastel (MR): Dans une recommandation récente, ils ont mené une large étude relative à la signalétique dans les gares et aux abords de celles-ci, l'objectif étant d'inviter la SNCB à prendre un certain nombre de dispositions nécessaires à l'amélioration de l'accueil des voyageurs, en accordant une attention particulière, on en discutait il y a quelques instants, aux plus petites gares ou aux points d'arrêts moins fréquentés.

Il ressort des réponses de la SNCB qu'elle juge dans bien des cas que l'amélioration de la signalétique dans et aux abords des gares est superflue. Les motifs invoqués sont soit que l'architecture des nouvelles gares induit un comportement naturel des clients vers les quais adéquats – c'est une conception comme une autre – soit qu'une signalétique trop abondante rend l'information visuellement confuse et imprécise. C'est une autre vision des choses.

L'argument exposé peut effectivement s'appliquer dans certaines grandes gares du pays, mais est totalement inopérant en ce qui concerne les gares et points d'arrêts moins fréquentés, où il est essentiel qu'une signalétique claire et accessible aide les clients occasionnels ou les nouveaux clients à trouver l'information nécessaire.

La SNCB reconnaît d'ailleurs que la plupart des améliorations proposées par le Comité sont fondées, et font d'ailleurs l'objet de leur inscription au plan Revalor 2000. Celui-ci manque malheureusement de clarté en matière de financement et de programmation dans l'exécution des travaux.

La SNCB pourrait-elle simplement nous communiquer un plan

09.05 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft een studie uitgevoerd over duidelijke informatie in en rond de stations teneinde het onthaal van de reizigers te verbeteren. De NMBS erkent de wenselijkheid van de voorgestelde verbeteringen. Zou zij ons haar meerjarenplan voor de uitvoering van de werken kunnen meedelen?

pluriannuel précis de mise en œuvre des travaux relatifs à l'amélioration de la signalétique dans et aux abords des gares, et répondre ainsi à l'avis rendu par le Comité consultatif des usagers de la SNCB.

09.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Le plan Revalor que vous citez n'est pas réellement un plan d'investissements mais un recueil de normes techniques utilisé par ceux qui se chargent de la construction et de la rénovation des gares. Pour la SNCB, les études de travaux sont en cours pour 70 gares et points d'arrêts.

Il est vrai que le choix des priorités ne se situe pas nécessairement parmi les 286 points d'arrêts qui sont cités dans l'avis. Si la SNCB avait tout l'argent qu'elle voulait, elle le ferait partout, mais il y a des possibilités et des priorités. Dès lors il y a certainement des petites gares qui sont dans ce plan mais certainement pas toutes. Donc, il faut une liste des priorités.

Je pense qu'en général, on peut dire que l'accueil et la rénovation des gares constituent pour le moment un des points faibles de la SNCB. Donc, je pense qu'à ce niveau, une opération plus large de rénovation doit se faire: voir comment on va utiliser les gares, ce qu'on va faire de chaque gare, ce qu'on va y mettre car on peut y mettre des services, des magasins,... Revaloriser les différentes gares est une opération qui est certainement un grand défi pour la SNCB du futur.

Je pense qu'utiliser la gare à d'autres fins est absolument nécessaire. Dans cet objectif, des contacts sont en cours avec certains grands distributeurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 3825)

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 3825)

10.01 Olivier Chastel (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, en parlant de gare, ma seconde question sur ce point visait spécifiquement un autre avis du comité consultatif des usagers relatif à la gare de Farciennes sur la ligne 130. Dans le cadre de cette étude, le comité a relevé un certain nombre de points positifs, mais aussi évidemment des faiblesses par rapport à la manière dont cette gare de Farciennes, en région carolorégienne, était gérée. Il relève une série de dispositions indispensables et urgentes que devrait prendre la SNCB pour améliorer l'accueil de ses clients dans cette gare spécifiquement. Il s'agit notamment d'apposer ne fût-ce que le logo SNCB et le nom de la gare au niveau des accès aux quais, de rehausser ceux-ci pour un meilleur accès aux trains et d'y installer des abris pour les clients, de rafraîchir, de réparer le revêtement de sol et l'éclairage du couloir sous voie et d'apposer des signalisations de sécurité sur les quais. Pouvez-vous m'indiquer, monsieur le ministre, quelles suites seront réservées à cet avis par la direction de la SNCB?

09.06 Minister Johan Vande Lanotte: In 70 stations en stopplaatsen worden momenteel studies verricht. Modernisering laat bij de NMBS nogal eens te wensen over.

De stations gebruiken voor andere activiteiten is absoluut noodzakelijk geworden.

10.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers bij de NMBS heeft de plus- en minpunten van het station te Farciennes in kaart gebracht. Het doet een aantal aanbevelingen, waaronder het aanbrengen van het NMBS-logo en de naam van het station aan de toegang tot de perrons, het verhogen van de perrons, het bouwen van schuilhuisjes voor de reizigers, het verlichten van de tunnel onder de sporen, enz.

Welk gevolg zal aan dit advies gegeven worden?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Madame la présidente,

10.02 Minister Johan Vande

Farciennes n'est pas la plus grande gare et donc il y a des limites au niveau des possibilités. Mais, en 2005, un abri vitré par quai sera prévu. Il y aura donc une amélioration en 2005. La police et l'entretien du couloir sous voie sont une compétence communale, car il y a eu une convention lors de la construction qui règle notamment les obligations des deux parties et qui a été signée le 28 juin 1967 entre la SNCB et la commune. C'est donc l'autorité communale qui doit faire cela. D'une manière générale, il y aura un effort de la SNCB par l'installation d'un abris vitré par quai en 2005 et je pense que l'autorité communale pourrait également faire quelque chose.

Lanotte: In 2005 zullen er verbeteringswerken uitgevoerd worden. Zo komt er op elk perron een glazen schuilhuis. Maar de conventie die de gemeente en de NMBS op 28 juni 1967 hebben ondertekent bepaalt dat het politietoezicht en het onderhoud van de tunnel onder de sporen een gemeentelijke bevoegdheid zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de krantenbedeling in Limburg door De Post" (nr. 3844)

- de heer Bert Schoofs aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de efficiëntie van het Georoute-systeem inzake de krantenbedeling" (nr. 3891)

11 Questions jointes de

- Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution par La Poste des journaux au Limbourg" (n° 3844)

- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'efficacité du système Georoute concernant la distribution des journaux" (n° 3891)

11.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in Limburg zijn circa 66.000 gezinnen geabonneerd op het Belang van Limburg. Dit aantal abonnees betekent 65% van de totale oplage. Voor de bedeling van deze kranten doet Concentra Media uitsluitend beroep op de diensten van De Post. Ik heb mij laten vertellen dat deze bedeling dagelijks vast werk betekent voor ongeveer 600 mensen bij De Post, zowel in de administratie als in transport en bedeling.

Door de invoering van het Georoute-systeem en de gehanteerde norm dat slechts 80% van de bussen dient te worden voorzien voor half acht 's morgens, ontvangen heel wat abonnees nu pas hun krant tussen 10 uur en 14.30 uur in de namiddag en haken zij door die late bedeling af. Zo verloor het Belang van Limburg recent 70 abonnees voor het grondgebied Bree. Ook in Genk ontvangen maar liefst 600 abonnees hun krant pas na 10 uur. Enkele andere grote gebieden zoals Houthalen-Helchteren worden binnenkort gereorganiseerd. Vóór de invoering van het Georoute-systeem ontving 66% van de abonnees de krant voor half acht, 89% voor acht uur en 98% voor tien uur. Dit was eigenlijk voor alle betrokken partijen aanvaardbaar.

Bij Concentra Media regent het dus thans klachten. Dit is zowel voor henzelf vervelend, als voor de abonnees, de postbodes en postmeesters. Deze laatsten doen hun uiterste best om alles correct te laten verlopen en reiken oplossingen aan, die zij dikwijls niet mogen of kunnen uitvoeren, zodat zij ook worden geconfronteerd met ontevreden mensen. Voor Concentra Media is dit natuurlijk uiterst belangrijk, omdat zij op dit ogenblik ook concurrentie ondervinden op basis van het distributiesysteem en niet meer enkel op basis van de redactionele inhoud van een krant. Gezien toch het lezen van een krant een maatschappelijke dimensie heeft en gezien de krantenbedeling via De Post belangrijk is voor de tewerkstelling bij De Post, heb ik voor u een aantal vragen, mijnheer de minister.

11.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Dans le Limbourg, quelque 66.000 foyers sont abonnés au quotidien "Het Belang van Limburg". Pour la distribution des journaux, le groupe Concentra Media fait exclusivement appel à La Poste, où 600 emplois sont ainsi assurés. A la suite de l'instauration du système Georoute et des nouvelles mesures, de nombreux abonnés ne reçoivent leur journal qu'entre 10h et 14h30, ce qui les pousse à résilier leur abonnement. Les difficultés se concentrent près de Bree et Genk.

Le ministre ne craint-il pas que Concentra Media soit contraint de confier la distribution à une entreprise privée, ce qui entraînera une perte d'emplois à La Poste? Quelle solution le ministre envisage-t-il? Ne pourrait-on pas adapter les normes de distribution de La Poste?

Ten eerste, vreest u niet dat Concentra als uitgever zal dienen uit te wijken naar privé-bedeling, zoals dit al gebeurt door andere uitgevers? Dit zou dan enorme gevolgen kunnen hebben voor de tewerkstelling bij De Post in Limburg.

Ten tweede, ik vraag mij af of u terzake een oplossing heeft en waaruit die dan wel zou kunnen bestaan. Ik vraag mij ook af of een oplossing er niet in zou kunnen bestaan dat men als norm hanteert dat 95% van de bussen dient te worden voorzien voor acht uur 's morgens.

11.02 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het verleden heb ik nog geïnterpelleerd over Georoute en de toepassing ervan op het postkantoor van Hasselt. Ik sluit mij aan bij collega Van der Auwera en stel nog enkele bijkomende vragen.

Is er bij de conceptie van het Georoute-systeem in aanmerking genomen dat 80% van de krantenbedeling zou moeten lukken voor zeven uur 's ochtends? Krantenbedeling is wel iets anders dan brieven. In feite zou dat 100% moeten zijn. Ik heb ook verklaringen gelezen van de topman van De Post dat men daar ook naartoe wil werken. Blijkbaar is er dan een tijdstip bepaald waardoor men verwacht dat, op enkele procenten na, alle kranten voor 7.30 uur 's ochtends bedeed worden. Zo neen, kunt u mij dan verklaren waarom kranten op dezelfde wijze zouden worden behandeld als brieven? Aanvaardt men bij De Post dat 80% voor 7.30 uur 's ochtends zou aankomen en 20% na 7.30 uur? Wil men zich daar uiteindelijk bij De Post bij neerleggen?

In elk geval wordt er een gebrek aan efficiëntie ten opzichte van vroeger vastgesteld in de bedeling in een aantal gemeenten in Limburg. De vraag is of dit alleen in Limburg zo is. Heeft u ook klachten ontvangen uit andere regio's, wellicht ook van andere dagbladen? Specifiek voor Limburg is het natuurlijk het Belang van Limburg dat klappen zal krijgen, maar in andere regio's zal dat een andere krant zijn. Ik dank u alvast voor uw antwoord, mijnheer de minister.

11.03 Minister Johan Vande Lanotte: Mevrouw de voorzitter, ik begrijp het probleem maar ik zou de verantwoordelijkheden daarvoor toch wat duidelijker willen stellen. Ten eerste, er is een overeenkomst tussen De Post en de uitgevers die bepaalt dat 82% van de kranten voor 7.30 uur bezorgd moet worden en de rest voor 9 uur of eventueel voor 14 uur. Dat is de afspraak en de Georoute is daarop gebaseerd. Waarom is dit de afspraak? Omdat er nog nooit bereidheid gevonden is om voor die 100% ook iets te betalen. Uitgevers vinden het heel belangrijk maar ze willen er wel niet voor betalen. Het resultaat is op dit moment inderdaad problematisch.

De Belgische Distributiedienst, de concurrent van De Post, heeft zich in ruime mate teruggetrokken uit die krantenmarkt omdat de prijs die ze ervoor krijgt te laag is. De Post blijft het doen en in totaal 89% van de kranten die nu uitgedeeld worden, gaan via De Post. Ik heb gezegd dat ik bereid ben om naar 100% te gaan voor 7.30 uur op voorwaarde dat iedereen er iets voor doet. De Staat kan er iets voor betalen, De Post moet een inspanning doen, maar ook de uitgevers.

11.02 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): J'ai déjà posé une question concernant l'application de Georoute à Hasselt. Prend-on en compte le fait que 80 pour cent des journaux doivent être distribués avant 7h? Est-on conscient de la nécessité de réserver aux quotidiens un traitement différent de celui du simple courrier? La distribution des journaux a sérieusement régressé dans plusieurs communes du Limbourg. Le ministre a-t-il reçu des plaintes émanant d'autres régions?

11.03 Johan Vande Lanotte, ministre: La convention conclue entre La Poste et les éditeurs prévoit que 82 pour cent des journaux doivent être distribués avant 7h30. Le reste peut l'être avant 9 h ou 14 h et Georoute repose sur ces chiffres. Les éditeurs refusent de payer davantage pour assurer la distribution de tous les journaux avant 7h30.

Belgique Diffusion s'est en grande partie retirée de la distribution des journaux qui ne lui rapportait pas assez. Si tous les journaux livrés par La Poste doivent arriver avant

Als het alleen maar zo is dat de uitgevers het wel belangrijk vinden maar dat de Staat alles moet betalen, dan doe ik niet mee. Iedereen moet een stuk bijdragen als het zo belangrijk is.

Dit zijn dus extra kosten. Denk niet dat men geld gaat verdienen aan het uitdelen van kranten. Het zijn extra kosten, een extra prijskaartje dat verdeeld moet worden tussen de uitgevers, De Post en de Staat en niet alleen de Staat. Daar doe ik niet aan mee want dat is gewoon niet erg correct. Zeggen dat men het niet nodig heeft gaat niet op; ik heb de conventie niet getekend, de uitgevers wel. 82% moest op tijd komen en ik houd me daaraan. Ik wil naar 100% gaan, maar alleen als de prijs gedeeld wordt door drie: de Staat, De Post en de uitgevers. Ik denk dat ze daar geen slechte zaak aan zouden doen. Dit is de duidelijke positie die aan De Post gegeven is. De Post is eraan aan het werken en ik ben bereid daarin mee te gaan en een inspanning te leveren maar de liefde moet toch een beetje van alle kanten komen.

7h30, l'État et La Poste peuvent supporter une partie du coût à condition que les éditeurs fassent également un effort.

La distribution des journaux ne rapporte rien. La Poste s'en tient pour l'instant à la convention qui a été signée avec les éditeurs.

11.04 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, naar aanleiding van een bedrijfsstage bij Concentra heb ik vernomen dat zij bereid zouden zijn om meer te betalen, maar ik moet er wel aan toevoegen dat het systeem zoals het was voor de invoering van de Georoute voor alle partijen perfect aanvaardbaar was. Dat betekende toen dat 66% van de abonnees de krant ontving voor 7u30, 89% voor 8 uur.

11.04 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Concentra Media serait disposé à payer davantage mais il était satisfait du système en vigueur avant l'instauration de Georoute.

11.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat was niet de afspraak. De afspraak was dat 89% voor 9 uur bedeed zou zijn. Dat is waar ze voor getekend hebben en waar ze voor betalen.

11.06 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ondanks dat ze dat getekend hebben, blijft het een feit dat men er vóór het Georoute-systeem er toch in slaagde 89% van de kranten te bezorgen voor 8 uur en 98% voor 10 uur. Nu moeten we vaststellen dat een heel aantal mensen de krant pas 's namiddags ontvangen. Daarom is de vraag of men niet 95% voor 8 uur als norm kan hanteren.

11.06 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ne peut-on retenir comme norme la distribution de 95 pour cent des journaux avant 8 h?

11.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Neen, het spijt mij maar de uitgevers hebben iets getekend en dat gaan we respecteren. Dit is werkelijk marchanderen: men tekent iets, maar men wil niet meer betalen en omdat De Post zich goed gedraagt en het beter doet, zegt men dat men er recht op heeft.

11.08 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Maar De Post doet het niet beter.

11.09 Minister **Johan Vande Lanotte**: Excuseer, er is nooit afgesproken voor 8 uur.

11.10 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): U luistert denk ik niet goed naar wat ik zeg, mijnheer de minister. Voor hen was er geen probleem tot voor kort toen het Georoute-systeem ingevoerd is. Toen ontving 98% van de abonnees de krant voor 10 uur. Dat was aanvaardbaar.

11.11 Minister **Johan Vande Lanotte**: Was dat afgesproken? Mevrouw, u luistert niet naar wat ik zeg, dat was niet afgesproken.

11.12 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Dus gaan we er gewoon systematisch op achteruit en daarvoor moet men meer betalen?

11.13 Minister **Johan Vande Lanotte**: Neen, men had een afspraak met de uitgever. De uitgever zei “zoveel procent voor 7.30 uur”. Daar betaalt hij voor. De rest wordt bedeed ofwel voor 9 uur, ofwel voor 14 uur. Dat staat vastgelegd. Dat wordt gerespecteerd. Wat was het vroeger? Vroeger deed De Post – en dat was ook een van de redenen waarom ze verlies leed – extra inspanningen. Ze deed extra inspanningen. Hetgeen nu gebeurt in de feiten, mevrouw, is niet datgene wat overeengekomen was. De afspraak, onder andere met Concentra, was veel minder verregaand dan wat men deed. De Post deed meer maar werd er niet voor betaald. Als De Post verlies lijdt, dan is een van de oorzaken dat wanneer zij een overeenkomst ondertekende, zij toch meer probeerde te doen dan datgene waarvoor ze betaald werd. Dus, als de uitgevers gezegd hebben “zoveel procent voor 7.30 uur”, “zoveel procent voor 9 uur”, “zoveel procent voor 14 uur”, dan is het dat wat nu gerespecteerd wordt in Georoute. Dat is de overeenkomst. Voor 8 uur is er nooit een afspraak geweest. De Post moet als commerciële instelling nu toch niet ten opzichte van een andere commerciële instelling niet gaan zeggen dat ze meer gaat doen dan datgene waarvoor ze betaald wordt.

11.14 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ik vind het wel jammer dat u Concentra Media nu eigenlijk een beetje wil beschuldigen als platte commercianten terwijl het nochtans een van de grote uitgeversmaatschappijen is en de enige die een beroep doet op De Post. Andere uitgeverijen doen een beroep op privé-distributie.

11.15 Minister **Johan Vande Lanotte**: Meer dan 80% wordt door De Post gedaan omdat de rest dat niet meer wil.

11.16 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): U beschikt dan blijkbaar toch over andere gegevens dan de uitgevers zelf.

11.17 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ja, de juiste.

11.18 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Ik zeg dat als De Post haar afspraak met Concentra Media, namelijk 82% voor 7.30 uur, zou kunnen naleven, er totaal geen probleem zou zijn.

11.19 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat is niet afgesproken. Afgesproken is 82% voor 7.30 uur.

11.20 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Dat is wat ik zeg.

11.21 Minister **Johan Vande Lanotte**: Gemiddeld en niet per provincie, mevrouw. Vraag maar eens aan Concentra wat ze afgesproken hebben voor Limburg. U zou nog verbaasd kunnen zijn.

11.13 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La Poste applique actuellement la convention qui a été signée avec les éditeurs.

Par le passé, La Poste a fait des efforts que son contrat n'exigeait pas de sa part et c'est pour cela qu'elle enregistre un déficit.

11.14 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Je trouve regrettable que le ministre dénigre Concentra Media, alors que c'est le seul éditeur qui fait encore appel à La Poste.

11.15 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Plus de 80% de la distribution de journaux se fait par La Poste parce que les entreprises privées ne veulent plus s'en charger.

11.21 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'accord conclu entre La Poste et Concentra Media se fonde sur des moyennes qui n'ont pas été déterminées par province.

11.22 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Dan is het jammer dat zowel voor het treinvervoer als voor de krantenbedeling Limburg toch maar weer een slechte provincie blijkt te zijn. Ze heeft een meer landelijk karakter waardoor blijkt dat hele regio's pas na de middag hun krant krijgen. Ik kom zelf uit Bree. Daar hebben in één week tijd 70 abonnees afgehaakt. Ik heb er mijn bedenkingen bij dat u zegt dat het over het gemiddelde van Vlaanderen gaat.

11.23 Minister Johan Vande Lanotte: Mevrouw, het is de afspraak die Concentra heeft gemaakt. Het zijn geen platte commercianten, het is een commercieel bedrijf. Dat is hun goed recht. De Post moet zich ook commercieel opstellen want u bent de eerste, samen met anderen, om te zeggen dat het niet kan dat ze nog langer al die verliezen lijdt. Welnu, ik nodig de uitgevers uit om naar 100% te gaan voor 7.30 uur. Dat betekent dat De Post er geld aan zal verliezen, dat wij er geld aan zullen verliezen en dat de mensen tevreden zullen zijn. Mogen de uitgevers misschien ook een inspanning doen om hun klanten tevreden te stellen?

11.24 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Maar nu ontvangt geen 82% van de abonnees de krant voor 7.30 uur 's morgens. Dat is de enige vaststelling die ik kan maken.

11.25 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik zal me niet mengen in het pingpongspel met argumenten. Ik ga akkoord met het principe dat u aanhaalt, ik heb er geen enkel probleem mee. Pacta sunt servanda: een overeenkomst moet gerespecteerd worden. Ik had echter wel graag gehad dat u de cijfers kon voorleggen die Concentra zou afgesproken hebben.

Wat we in elk geval moeten vaststellen, en daarin treed ik collega Van der Auwera bij, is dat er in Limburg nu een probleem is ontstaan. Dat is weliswaar door het feit dat De Post inderdaad vroeger zijn job zo goed deed, maar dan blijft nog één punt over dat reeds het onderwerp was van een van mijn interpellaties in het verleden: er is met de Georoute een probleem ontstaan, er zitten onvolkomenheden in het systeem die nu aan de oppervlakte komen. Helaas uit zich dat nu in de bezorging van de populairste krant in de regio Limburg en dat is een spijtige zaak.

11.26 Minister Johan Vande Lanotte: Er zijn niet de meeste problemen in Limburg, als u dat kan troosten. Limburg is de vierde of vijfde grootste probleemprovincie. Er zijn provincies die veel meer problemen hebben en u bent daar zeker niet bij. Er zijn problemen, ik was de eerste in deze Kamer om dat te erkennen. Ik was ook de eerste die de hand heeft uitgereikt om een oplossing te vinden, niet voor 82% of 85% van de Limburgers, maar voor 100% van de Limburgers.

Ik denk dat ieder in deze zijn verantwoordelijkheid moet nemen. In een budgettaire moeilijke situatie is het niet evident om hier te verkondigen dat men er meer geld in moet stoppen.

11.27 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Maar als de krant één abonnee verliest door dat Georoute-systeem dan blijft dat een spijtige zaak.

11.22 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Le Limbourg semble être une piètre province en ce qui concerne la distribution des journaux et le transport ferroviaire.

11.23 Johan Vande Lanotte, ministre: Si les éditeurs consentaient un effort supplémentaire, le problème serait résolu à la satisfaction générale.

11.25 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): En quoi consiste précisément l'accord conclu avec Concentra? En tout cas, il est clair que le système Georoute comporte des imperfections qui se révèlent aujourd'hui. Il est dommage que le journal le plus populaire du Limbourg en pâtisse. Toute perte d'un abonné est une perte de trop.

11.26 Johan Vande Lanotte, ministre: Le Limbourg n'est absolument pas en tête de la liste des provinces à problèmes, si cela peut être une consolation. Je reconnais que le nouveau système pose des problèmes et je tente, en collaboration avec toutes les parties concernées, de trouver une solution. Dans le cadre d'une situation budgétaire difficile, il n'est pas évident de dégager plus de moyens.

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

12 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats des études socio-économiques relatives au projet Eurocap-Rail" (n° 3851)

12 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de sociaal-economische studies inzake het project Eurocap-Rail" (nr. 3851)

12.01 **François Bellot** (MR): Madame la présidente, monsieur le vice-premier ministre, au cours d'une réunion des bourgmestres concernés par la création éventuelle d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Assesse et Libramont dans le cadre d'Eurocap-Rail, parallèlement à la ligne 162, l'information selon laquelle une étude avait été commandée par la SNCB et une autre par la Commission européenne nous a été communiquée.

Les résultats de ces études étaient attendus pour la fin septembre ou la mi-octobre au plus tard.

Il semblerait que ces études soient aujourd'hui terminées et que le rapport de l'étude commandée par la SNCB soit aujourd'hui à l'examen des services de l'entreprise publique.

Pouvez-vous nous préciser les conclusions de celles-ci et les suites réservées par le conseil d'administration de la SNCB quant aux investissements à réaliser sur la ligne Eurocap-Rail?

Où en sont les négociations avec l'Etat luxembourgeois dans le cadre d'un cofinancement des travaux de modernisation et de mise à grande vitesse de la ligne?

Quelle est la planification des travaux à réaliser sur la ligne 162 Namur-Arlon-Luxembourg?

12.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il y a différents aménagements sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, ce qui ne simplifie pas les choses.

Il y a d'abord la modernisation de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg qui concerne le maintien des capacités, le maintien du réseau actuel dans un meilleur état de fonctionnement et des travaux visant à réduire les temps de parcours des trains entre Bruxelles et Luxembourg par la rectification d'un certain nombre de courbes. C'est un projet qui avance bien - il diminue le temps de parcours de 15 à 20 minutes - et pour lequel le gouvernement fédéral propose que ces travaux soient financés via les techniques de préfinancement.

La concertation sur ce point avec les gouvernements régionaux est en cours et les travaux devraient être exécutés à partir de 2005. Ces travaux pourraient prendre beaucoup de temps car on ne peut faire qu'une partie à la fois, sous peine d'empêcher le passage des trains.

Le deuxième volet concerne Eurocap-Rail au sens large. Les études ont été faites et j'ai eu des contacts avec mon collègue luxembourgeois à ce sujet. Mais les études et les résultats financiers

12.01 **François Bellot** (MR): De NMBS en de Europese Commissie blijken allebei een onderzoek te hebben besteld naar de eventuele aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Assesse en Libramont.

Het verslag van het door de NMBS bestelde onderzoek zou momenteel door de diensten van het overheidsbedrijf worden bestudeerd.

Kunt u ons de conclusies van dit onderzoek meedelen evenals de bedoelingen van de raad van bestuur van de NMBS betreffende de toekomstige investeringen op de lijn Eurocap-Rail? Hoe ver staat het met de onderhandelingen met de Luxemburgse regering over cofinanciering van de werken?

Volgens welk tijdschema zullen de werkzaamheden aan de lijn 162 Namen-Aarlen-Luxembourg verlopen?

12.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Aan de lijn Brussel-Luxembourg is heel wat aanpassingswerk gepland.

Ten eerste zijn de moderniserings- en onderhoudswerken aan het huidige netwerk bedoeld om de rijtijd van de treinen te verkorten. Dit project zit op het goede spoor en houdt een tijdswinst van 15 tot 20 minuten in. Deze werkzaamheden worden gefinancierd met de prefinancieringstechnieken die de federale regering heeft voorgesteld. Momenteel wordt hierover overleg gepleegd en de werkzaamheden zouden in 2005 van start moeten gaan.

sont un peu différents. Nous avons donc demandé de nouvelles études que nous aurons probablement au début 2006.

Je dois vous dire que cette étude-là est beaucoup moins convaincante, et cet avis est partagé par mon collègue luxembourgeois. Il en résulterait, d'une part, un gain de temps de 15 à 20 minutes, c'est important, mais, d'autre part, le prix pour le voyageur ne serait pas bon marché. Cela nécessiterait une construction spécifique de financement alternatif entre l'Union européenne, le Luxembourg et la Belgique. Actuellement, on a calculé un coût de 2 milliards d'euros. A ce prix-là, il y a peu de chances que le projet aboutisse. Pour certains calculs, nous avons demandé des rapports financiers plus précis mais il s'agit de montants qui ont surpris beaucoup de gens.

Ceci concerne bien le nouveau trajet.

Ten tweede lopen de uitgevoerde onderzoeken over Eurocap-Rail evenals hun financiële resultaten enigszins uiteen; mijn Luxemburgse collega en ikzelf wachten de resultaten van een nieuw onderzoek af, waarvan we begin 2005 het verslag moeten krijgen. De resultaten van dit onderzoek zijn minder rooskleurig. De tijdswinst bedraagt weliswaar 15 tot 20 minuten, maar de reiskosten zouden de hoogte in gaan.

Voor die werkzaamheden zou een alternatieve financiering tussen de Europese Unie, Luxemburg en België nodig zijn. Bovendien zouden die werkzaamheden twee miljard euro kosten.

In die context hebben mijn Luxemburgse collega en ikzelf nauwkeurigere financiële rapporten gevraagd.

12.03 François Bellot (MR): Je dispose de certains éléments disant que si on utilise le scénario de modernisation de la ligne 161-162 Bruxelles-Luxembourg suivant le schéma d'investissement retenu par la SNCB ainsi que la nouvelle ligne, le coût serait de 1,245 milliards d'euros pour un gain de 41 minutes.

L'ensemble du projet Eurocap-Rail coûte 2 milliards d'euros. Dans ce cas, on gagne 50 minutes et le nombre de voyageurs estimé en 2035 passe de 3 millions aujourd'hui à 18 millions avec un taux de 7,7%, en termes de rentabilité.

12.03 François Bellot (MR): Uit bepaalde elementen blijkt dat de modernisering van de lijn 161-162 Brussel-Luxemburg volgens de NMBS 1,245 miljard euro zou kosten en een tijdswinst van maar liefst 41 minuten met zich zou brengen.

Het project Eurocap-Rail zou twee miljard euro kosten voor een tijdswinst van vijftig minuten en een geschatte rendabiliteit van 7,7 percent.

12.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce ne sont pas les chiffres que nous avons eus. Je doute beaucoup de ces chiffres. Ne sous-estimez pas le fait que Paris et Strasbourg vont être reliés dans les années à venir par le train TGV. La liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg est une possibilité mais vous serez plus rapidement arrivé par la liaison Bruxelles-Paris-Strasbourg.

12.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik heb zo mijn twijfels over de cijfers die u citeert. U mag ook niet vergeten dat over enkele jaren de HST Parijs met Straatsburg zal verbinden. Een lijn van Brussel naar Straatsburg via Parijs maakt dus meer kans dan de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg.

12.05 François Bellot (MR): J'attire votre attention sur le fait que Paris-Strasbourg, cela représente 2,9 milliards d'euros. Le projet est réalisé en trois ans et le taux, en termes de rentabilité est de 2%. Le même bureau d'études qui fait une simulation pour la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg indique que...

12.05 François Belot (MR): De lijn Parijs-Straatsburg zou 2,9 miljard euro kosten en een rendabiliteit van 2 percent hebben.

12.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Qui le finance alors? Personne ne veut faire le financement alternatif.

12.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: Niemand wil een dergelijk project financieren.

12.07 François Bellot (MR): Je constate qu'il y a comme un punching ball entre les services d'études de la Commission européenne et la SNCB!

12.07 **François Bellot** (MR): De studiediensten van de Europese Gemeenschap en van de NMBS verschillen hierover van mening.

12.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Ces chiffres ne sont pas exacts, mais je vais vérifier. Il y a différents scénarios, mais ils n'ont pas tenu compte du fait que l'on devait déjà investir. Dans la globalité, je pense que le chiffre de 2 milliards d'euros est réel. C'est un chiffre énorme. C'est le montant total d'investissements pour trois années entières. Nous avons un investissement de 800 millions d'euros, donc les 2 milliards, c'est presque 3 années pour une seule ligne. C'est vraiment beaucoup! Le gain est de 20 minutes en comparaison avec ce que nous voulons faire; mais surtout, les résultats des chiffres de la Commission européenne sont discutables. Le ministre luxembourgeois qui est en faveur de ce projet, avait lui aussi beaucoup de doutes et a demandé plus d'informations financières car les différents scénarios financiers n'étaient pas clairs. Nous avons donc demandé un nouveau rapport financier pour ne pas nous lancer ainsi dans l'aventure. Le résultat de cet examen sera connu début 2005.

12.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: U citeert onjuiste cijfers. Algemeen gesproken klopt het bedrag van twee miljard euro maar dan gaat het wel over alle investeringen gespreid over drie jaar! De resultaten die de Europese Commissie voorlegt zijn voor kritiek vatbaar. Ook mijn Luxemburgse ambtsgenoot heeft zo zijn twijfels over deze cijfers. We wachten bijgevolg op het nieuwe financiële verslag dat we begin 2005 zullen ontvangen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de arbitrage over de IJzeren Rijn" (nr. 3738)**

13 **Question de M. Jo Vandeurzen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'arbitrage concernant le Rhin de fer" (n° 3738)**

13.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een korte vraag over de arbitrage over het tracé van de IJzeren Rijn.

13.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Quand la Cour d'arbitrage de La Haye se prononcera-t-elle sur le Rhin de fer? Est-il exact que la procédure d'arbitrage a déjà été ratifiée par le Parlement en Belgique mais pas aux Pays-Bas? Les autorités belges demanderont-elles instamment une ratification rapide?

Mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, is het correct dat er zeer binnenkort uitspraak gedaan zal worden door het Arbitragehof in Den Haag? Is er daarvoor een datum bekend?

Ten tweede, is het correct dat de arbitrageprocedure wel in België maar nog niet in Nederland zou zijn geratificeerd door het Parlement? Zo ja, moeten er geen initiatieven genomen worden door de Belgische regering om daar toch op aan te dringen?

13.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeurzen, op dit moment heeft de CDA-fractie objecties tegen de ratificatie van de overeenkomst over de IJzeren Rijn. Wij hebben een arbitrageovereenkomst gemaakt, die wij geaccepteerd hebben, net als de Nederlandse regering. De CDA-fractie zegt echter dat dat nog goedgekeurd moet worden in het Parlement, omdat het om een soort van verdrag gaat. Omwille van de problemen met de HST-noord, onder andere met de gegeven concessie, doet het CDA

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Nous avons accepté, tout comme le gouvernement néerlandais, la convention d'arbitrage qui a été élaborée. Le groupe CDA fait opposition au Parlement néerlandais en raison des problèmes liés au TGV Nord.

daar wat moeilijk over.

Ik heb mijn collega daarover gesproken en ook over de HST-noord. Er werd ons nogal veel gevraagd, meer dan wij kunnen geven, om eerlijk te zijn. Er wordt ook een verbinding gevraagd van Amsterdam naar Den Haag, wat absoluut niet kan. Ik heb erop aangedrongen dat het verdrag toch geratificeerd zou worden, maar mijn Nederlandse collega heeft gezegd dat haar CDA-fractie daar heel moeilijk over deed.

Wij hebben er weinig benul van, maar de HST-noord, de HST naar Nederland, is in Nederland een nationaal issue aan het worden. Er is een concessie gegeven aan HSA en dat bedrijf heeft heel veel geld beloofd om dat uit te baten. Nu stelt men vast dat het allemaal zo gemakkelijk niet gaat. Er is ook nogal wat verschil in rijtijd. Dat is echt een grote discussie. Men had verwacht heel veel geld te krijgen van die exploitant van de HST, maar nu blijkt dat allemaal een beetje ter discussie te staan. Dat big issue, dat probleem, moet opgelost worden. Ik heb daarover twee keer vergaderd met mijn Nederlandse collega en wij zoeken naar alle mogelijke oplossingen, maar dat is niet zo gemakkelijk. Dat wordt daar dus toch wel wat moeilijk gemaakt.

Eenmaal die ratificatie goedgekeurd is, heeft de arbitragecommissie gezegd dat zij eigenlijk onmiddellijk kan beslissen. Zij weet genoeg en kan een uitspraak vellen. Die uitspraak moet er eerst zijn, vooraleer wij kunnen nagaan wat wij ermee zullen doen.

Dat is de huidige situatie. Ik kan dat alleen maar tegen mijn Nederlandse collega zeggen in zeer diplomatieke termen, zoals dat hoort als men naar het buitenland gaat.

13.03 Jo Vandeurzen (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

Mijnheer de minister, begrijp ik het goed dat het Arbitragehof slechts uitspraak zal doen na de ratificatie?

13.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, het Arbitragehof wil nu geen uitspraak doen. Het Arbitragehof heeft duidelijk gezegd dat het klaar is, maar dat het geen uitspraak wil doen als die ratificatie niet goedgekeurd wordt.

13.05 Jo Vandeurzen (CD&V): Het is dus al in beraad genomen?

13.06 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, het Arbitragehof is eigenlijk klaar. Informeel weet iedereen dat het Arbitragehof klaar is om zich uit te spreken, want alle voorbereidingen zijn genomen, maar het zal zich niet uitspreken als de Tweede Kamer niet ratificeert, die overeenkomst niet accepteert.

13.07 Jo Vandeurzen (CD&V): Mijnheer de minister, misschien kunt u er inderdaad op blijven aandringen. Wij zullen, waar dat mogelijk is, uiteraard ook aandringen.

13.08 Minister Johan Vande Lanotte: Wij onderschatten het issue HST-noord.

Cette liaison aurait dû générer d'importants moyens financiers, mais il s'avère maintenant que ce n'est pas le cas. J'ai déjà insisté pour que la ratification intervienne rapidement et j'ai aussi souligné que nous ne pouvions accéder aux demandes du CDA. Aux Pays-Bas, les problèmes liés au TGV Nord sont un sujet délicat, qui alimente de grands débats. Mon collègue néerlandais et moi-même nous sommes déjà réunis à plusieurs reprises mais la solution ne va pas de soi.

La commission d'arbitrage pourra se prononcer dès après la ratification.

13.03 Jo Vandeurzen (CD&V): La Cour d'arbitrage ne se prononcera-t-elle qu'après la ratification?

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est exact. La Cour d'arbitrage est prête à rendre un avis mais elle attend la ratification.

13.07 Jo Vandeurzen (CD&V): Le ministre peut-il continuer à insister pour que la ratification intervienne rapidement?

13.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Nous sous-estimons les

problèmes liés au TGV Nord.

13.09 Jo Vandeurzen (CD&V): Die koppeling.

13.10 Minister Johan Vande Lanotte: Men had een aantal miljarden euro verwacht, immens veel geld. Plots begint men te beseffen dat het geld dat men had moeten ontvangen, niet zo eenvoudig ligt.

13.11 Jo Vandeurzen (CD&V): Dat probleem kennen wij in België ook wel, met verwacht geld dat niet binnenkomt. Vandaag heb ik bijvoorbeeld de resultaten gelezen van de fiscale amnestie.

13.12 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, wij zijn dat al gewoon. Wij houden daar voortdurend rekening mee.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Mijnheer Van den Bergh, u krijgt het woord voor uw vraag nr. 3858.

13.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, gezien het tijdsbestek, stel ik voor om meteen over te gaan naar mijn vraag nr. 4025, die gekoppeld is aan een vraag van de heer Van Campenhout. Die vragen zijn namelijk iets relevanter.

13.14 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer Van den Bergh, ik zal u de tekst geven van het antwoord op uw vraag nr. 3858.

14 Samengevoegde vragen van:

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de terugname, het beheer en de verkoop van NMBS-gronden" (nr. 3899)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van NMBS-eigendommen" (nr. 4025)

14 Questions jointes de:

- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise, la gestion et la vente de terrains de la SNCB" (n° 3899)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de propriétés de la SNCB" (n° 4025)

14.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de minister, zoals bekend heeft de Ministerraad een besluit goedgekeurd waarbij de federale overheid een reeks strategische gronden terugneemt van de NMBS in het kader van de herstructurering en de schuldherschikking.

Mijnheer de minister, over welke gronden gaat het?

Kunt u de geschatte waarde van die gronden meedelen?

Welke waarde wordt vooropgesteld nadat die gronden, met initiatief van de Gewesten, een nieuwe ruimtelijke planningscontext krijgen?

Wat is, naar gelang van die waardebepaling, de opsplitsing tussen het Vlaams, het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Wie zal er op federaal niveau bevoegd zijn om de kwestieuze gronden te beheren?

Is het de bedoeling om die gronden te vervreemden? Zo ja, volgens

14.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Le Conseil des ministres a décidé de reprendre à la SNCB un certain nombre de terrains stratégiques dans le cadre de la restructuration et du réaménagement de la dette de la société. De quels terrains s'agit-il? A combien estime-t-on leur valeur? Quelles valeurs ces terrains devraient-ils avoir une fois qu'ils auront reçu leur nouvelle affectation? Quelle est la répartition des terrains entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale? Quel ministre fédéral sera compétent pour la gestion de ces terrains? A-t-on

welke procedure zal dat gebeuren? Die gronden zijn bezwaard of, beter gezegd, in sommige gevallen verrijkt met samenwerkingsakkoorden met lokale overheden of het Vlaams Gewest, om ze een bepaalde bestemming te geven of een bestemmingswijziging, waardoor ze natuurlijk ook meer waard zijn.

Dat is een vraag naar de waarde, alsook naar de verdere bewaking. In de stad Antwerpen bijvoorbeeld hebben die gronden volgens een bepaalde samenwerking met Euro Immostar of de NMBS al een bestemming gekregen. De valorisatie, een bekommernis van de lokale overheden en het Gewest, moet natuurlijk binnen een bepaalde stedenbouwkundige en maatschappelijke context kaderen. Zullen de steden en de Gewesten voor die gronden op hun gebied nog een actieve rol kunnen spelen, zowel wat de valorisatie betreft als de planmatige stedenbouwkundige omkadering van de valorisatie?

De vraag rijst ook naar de inzichten van de federale regering inzake de opbrengsten en de gerealiseerde meerwaarden op de voornoemde gronden. Is er een verhouding vastgelegd inzake de herinvestering met betrekking tot het Gewest waar de gronden gevaloriseerd worden?

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik zal meteen aansluiten bij de heer Van Campenhout. Ik zal zijn vragen, die ook bij mij leven, niet herhalen.

Aanvullend wil ik het volgende vragen.

Over hoeveel stationsomgevingen gaat het?

Dreigt het gevaar niet dat de bestemming van die gronden na de verkoop ten nadele zal zijn van het treingebruik, omdat die gronden nadien gelijk welke bestemming kunnen krijgen?

Het is niet de eerste keer dat de overheid begeerlijk kijkt naar het rijke NMBS-patrimonium. In de jaren '90 kreeg de NMBS al eens de opdracht om zoveel mogelijk van haar eigendommen te kunnen verkopen om de HST-Fin mee te financieren. Hoeveel heeft de NMBS destijds vanuit haar patrimonium uiteindelijk daarin ingebracht?

Hoe denkt de Staat nu te kunnen slagen waar de NMBS in de jaren '90 is mislukt?

14.03 Minister Johan Vande Lanotte: Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen zo algemeen mogelijk te antwoorden, omdat ik denk dat hier eigenlijk wel een aantal principevragen gesteld zijn.

De NMBS heeft misschien al 50 tot 100 jaar een aantal gronden in eigendom. Om eerlijk te zijn, de NMBS probeert die geleidelijk te valoriseren, onder andere via Eurostation, EuroLiège en andere. Het zou echter verkeerd zijn te zeggen dat dat een enorm groot succes is. Dat is ook logisch: de NMBS is een vervoersmaatschappij en geen immobiliënmaatschappij.

Wat meer is, ik vind dat de NMBS absoluut een vervoersmaatschappij moet zijn en geen immobiliënmaatschappij, zoals het ook geen maatschappij moet zijn die een pakjesdienst beheert. Ze moet zich bezighouden met haar echte business, namelijk goederen en mensen

l'intention d'aliéner ces terrains?
Selon quelle procédure?

Ces terrains sont souvent déjà grevés par des accords de coopération avec les autorités locales ou la Région flamande. Les autorités locales pourront-elles encore jouer activement un rôle pour ces terrains, tant sur le plan de leur valorisation que de leur encadrement urbanistique? Que fera le gouvernement fédéral des recettes et plus-values réalisées? Seront-elles réinvesties proportionnellement?

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me joins aux propos de M. Van Campenhout. De combien de terrains situés aux abords des gares s'agit-il? Leur vente ne va-t-elle pas gêner le mouvement des trains étant donné qu'ils pourront recevoir n'importe quelle affectation? Dans les années nonante, la SNCB a déjà été chargée de vendre des propriétés pour financer le TGV-FIN. Quelle part du patrimoine a-t-on vendue à l'époque? Pourquoi l'Etat croit-il pouvoir mieux faire que la SNCB dans les années nonante?

14.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Certaines propriétés appartiennent à la SNCB depuis une cinquantaine ou une centaine d'années. La société cherche à les valoriser petit à petit mais sans grand succès.

La SNCB n'est d'ailleurs pas une société immobilière, elle doit se concentrer sur le transport de personnes et de marchandises. Aussi, nous reprendrons en même temps que la dette de 7,4 milliards d'euros des biens qui ne sont pas

vervoeren en hieraan alle aandacht besteden en dit zeker op een ogenblik dat ze nog steeds een groot financieel probleem heeft.

Om die reden hebben we aangekondigd dat we, op het ogenblik dat we de schulden overnemen, ook de goederen die voor de NMBS niet essentieel of belangrijk zijn voor de uitbating, zullen overnemen. De NMBS heeft dit tot nu toe nog niet kunnen valoriseren omdat zij dit niet zo goed kunnen. Wij gaan dat wel proberen te doen. Dit helpt ons en we nemen tenslotte ook 7,4 miljard euro aan schulden over. Zij die de schulden overnemen, mogen dan ook een stuk van het actief overnemen. Bovendien gaat het over dat deel dat men tot op heden nog nooit heeft willen verkopen.

Wij gaan dit doen via Sopima, een maatschappij die terzake enige ervaring heeft. Wij willen in de eerste plaats dat de regionale en lokale overheden samenwerken. Ik heb daarover overigens met burgemeester Patrick Janssens al een eerste contact gehad. Het is onze bedoeling dit aan de Gewesten en gemeenten over te dragen tegen marktconforme prijzen zodat de Gewesten en gemeenten terzake een eigen ontwikkeling tot stand kunnen brengen. Op termijn zal dit waarschijnlijk een meerwaarde opleveren. Als die meerwaarde wordt gecreëerd, menen wij daarvan ook een klein stukje te mogen krijgen en dat willen wij in een contract verankeren. Op die manier krijgen de Gewesten en gemeenten de mogelijkheid om die gronden te ontwikkelen. De NMBS werkt nu aan een dossier waarbij per perceel een aantal beperkingen en elementen worden opgesomd die nodig zijn voor hun werking.

U moet weten dat deze operatie nu reeds aan de gang is. Er bestonden terzake reeds afspraken waarmee we rekening zullen moeten houden. Er is heel de discussie over de hogeschool en Eurostation. We weten dat er een offerte werd ingediend en we zullen daarmee op een of andere manier rekening moeten houden. Men moet rekening houden met de bestaande processen. De beperkingen voor de NMBS moeten duidelijk zijn. De rest willen wij via Sopima naar de Gewesten en gemeenten, openbare overheden, proberen over te hevelen. Zij kunnen daarmee dan voor een stuk hun Gewest of gemeente ontwikkelen, wat nu niet gebeurt.

Op die manier wordt de verantwoordelijkheid duidelijker. De NMBS is verantwoordelijk voor het transport. De overheden, gemeenten en Gewesten, zijn verantwoordelijk voor stadsontwikkeling en - vernieuwing. Wij moeten daar de normale "rentree" van krijgen. Ik denk dat dit beter is. Bij de HST heeft men boudweg gezegd dat men het zou verkopen. Dat zal niet lukken. Thurn und Taxis heeft ons geleerd hoe moeilijk het is in Brussel. De beste manier is naar de Gewesten te gaan en hen te laten instaan voor de ontwikkeling. Als er een meerwaarde wordt gerealiseerd, krijgen wij iets extra. Op die manier krijgen zij echter wel de mogelijkheid om te ontwikkelen. Voor Brussel is dit volgens mij echt een mogelijkheid om de eigen ontwikkeling van de regio in de hand te houden. Als Antwerpen de terreinen van de NMBS in eigendom heeft, dan heeft het een vrij groot potentieel aan ontwikkeling dat het zelf kan sturen. Dit heeft zijn waarde en dit lijkt mij dan ook een goede ontwikkeling.

Dit gaan we proberen. Er zijn wat contacten geweest. Ik heb met de burgemeester een contact gehad. Er is een contact geweest met de PMV. Ik heb een kort contact gehad met de PMV voor Vlaanderen en

importants pour l'exploitation et que la société n'a pas encore pu vendre.

Les terrains seront cédés par le biais de Sopima. Les autorités régionales et locales doivent collaborer à cet effet. Le but est de céder les terrains aux Régions et aux communes à des prix conformes au marché, afin qu'elles puissent les développer à leur tour. Si l'opération génère à terme une plus-value, j'estime que nous avons droit à une petite partie de celle-ci.

La SNCB prépare un dossier concernant toutes les parcelles et leurs limitations. Il faut bien sûr tenir compte des accords déjà conclus et des processus existants.

Ce faisant, la responsabilité de chacun sera clarifiée: la SNCB est responsable du transport, les autorités se chargent de la rénovation et du développement urbains. Les Régions et les communes ont ainsi la possibilité de garder le contrôle du développement de leur région, ce qui est positif.

J'ai déjà eu des contacts avec le bourgmestre d'Anvers, la Société de participation flamande et M. Picqué. Ils s'intéressent à des terrains inexploités depuis près de vingt ans. La SNCB a des dettes et elle doit s'efforcer maintenant de résoudre ce problème.

de heer Picqué voor Brussel. Ik voelde dat die mensen geïnteresseerd zijn in die terreinen die daar al 20 jaar liggen. Veel van die terreinen zullen binnen 10 jaar misschien op de markt komen? maar daar is de NMBS niets mee. Als men in de schulden zit, moet men niet proberen om de assets binnen 10 jaar te valoriseren. Dat heeft weinig zin.

14.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk en bevredigend antwoord.

Wat de verdeling per gewest betreft, u mag mij dat schriftelijk meedelen. Ik had graag de opsplitsing van de waarden naar het Waals, Brussel en Vlaams Gewest gekend.

14.05 Minister Johan Vande Lanotte: Brussel is het grootst. Vlaanderen heeft het grootste aantal, maar de waarde is het grootst in Brussel. Ongeveer de helft ligt in Vlaanderen en nog eens minder dan de helft ligt in Wallonië. Dat is de zogenaamde historische aanwezigheid van de terreinen. Het grootste pakket ligt in Brussel.

14.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Kunt u mij het detail meedelen?

14.07 Minister Johan Vande Lanotte: Ik doe dat liever niet. Ik wil u de aantallen geven, maar ik wil de waardering niet openbaar maken. Ik kan u de waardering die we intern maakten volgens drie verschillende criteria toch niet meedelen. Dat zou commercieel niet erg verstandig zijn. Ik wil u wel de aantallen meedelen, maar u moet weten dat de aantallen niet representatief zijn voor de waarde. U bent schepen van de stad Antwerpen. Ik kan u toch niet vertellen hoeveel onze waardering is voor iets waarvan we de verkoop met u zullen onderhandelen.

14.08 Ludo Van Campenhout (VLD): Die waarde is volgens mij vrij bekend omdat die processen al vergevorderd zijn. U begrijpt dat dit geen neutrale vraag is. Er zijn de vierkante meters en de waarden. Waarden zijn geen exacte gegevens maar bij benadering kan ik dat dan zelf ook berekenen. Als u mij het aantal vierkante meters wil meedelen, heb ik een idee van wat er per Gewest wordt ingebracht naar de federale regering en kan ik nagaan of dat ongeveer in verhouding is met criteria die bij investeringen in de spoorwegen over de Gewesten worden gehanteerd.

14.09 Minister Johan Vande Lanotte: Absoluut niet.

14.10 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de minister, dat is mijn verwachting.

14.11 Minister Johan Vande Lanotte: Dan brengt Brussel veel te veel in. Het zijn geen eigendommen van Brussel. U hebt het over "per gewest" maar het gaat hier niet over eigendommen van de gewesten. Die terreinen zijn soms al honderd jaar eigendom van de NMBS.

14.04 Ludo Van Campenhout (VLD): J'aurais aimé connaître aussi la répartition entre les Régions wallonne, flamande et bruxelloise.

14.05 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est à Bruxelles que la valeur est la plus élevée. Environ la moitié de la superficie se trouve en Flandre et un peu moins de la moitié en Wallonie.

14.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Le ministre pourrait-il me fournir un aperçu détaillé?

14.07 Johan Vande Lanotte, ministre: Je veux bien vous communiquer les chiffres mais je préfère ne pas divulguer l'estimation. Ce ne serait pas judicieux du point de vue commercial car les négociations sur la vente ne sont pas encore terminées.

14.08 Ludo Van Campenhout (VLD): La seule chose que je voudrais savoir, c'est la superficie exacte de ces terrains. Ainsi, j'aurai une idée de ce que chaque Région apporte au gouvernement fédéral et je pourrai vérifier si cet apport est conforme aux critères utilisés pour la répartition des investissements ferroviaires entre les Régions.

14.09 Johan Vande Lanotte, ministre: Il n'est pas conforme.

14.11 Johan Vande Lanotte, ministre: L'apport de Bruxelles est trop important. Au demeurant, il ne s'agit pas en l'occurrence de

propriétés des Régions mais de la SNCB.

14.12 Ludo Van Campenhout (VLD): U weet hoe er wordt geïnvesteerd in de begroting van de NMBS. Dat wordt gedaan volgens strikte sleutels. Een spoor dat in Antwerpen of in Gent ligt, is ook geen eigendom van het Gewest maar wordt wel op een apothekersweegschaal afgewogen. Het interesseert mij dus bij benadering te weten wat het aantal vierkante meters is. De waarde kan ik dan zelf ongeveer berekenen.

Wat uw antwoord betreft, het is zeer bevredigend dat de gemeenten en Gewesten van nabij worden betrokken, meer nog, als actieve partner zullen kunnen instaan voor de ontwikkeling. Ik heb een praktische vraag. Hoe zullen de Gewesten en de gemeenten voor de financiering moeten zorgen? Het gaat immers over serieuze bedragen en de prefinanciering daarvan lijkt mij niet evident.

Sommige processen zijn wel al zeer vergevorderd en er zijn gronden bij die bijna verkocht zijn. Ik vraag mij af of het echt nog opportuun is die nu eerst aan een gemeente of een Gewest over te dragen alvorens ze op de markt te brengen.

14.13 Minister Johan Vande Lanotte: De gemeenten krijgen niet de eerste kans. Het Gewest krijgt de eerste kans.

14.12 Ludo Van Campenhout (VLD): Les investissements dans le budget de la SNCB sont réalisés en fonction de clés de répartition strictes. J'aimerais donc savoir de combien de mètres carrés il s'agit; la valeur, je la calculerai bien moi-même.

Le fait que les Communes et les Régions puissent assumer activement la responsabilité de la promotion foncière est un point positif. Mais comment la financeront-elles? Les ventes de certains terrains en sont déjà à un stade très avancé. Est-il bien opportun de transférer encore ces terrains à une commune ou à une Région avant de les mettre en vente?

14.13 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce ne sont pas les communes, mais les Régions qui auront les premières la possibilité de les acquérir.

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

*Voorzitter: Jos Ansoms.
Président: Jos Ansoms.*

De **voorzitter**: Mevrouw Verhaert was zo vriendelijk deze commissie voor te zitten. Zij mag nog een vraag stellen.

14.14 Minister Johan Vande Lanotte: De voorzitter mag voor haar inspanningen inderdaad worden beloond. Ik zal mijn best doen.

15 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 11 van de NMBS" (nr. 3887)

15 Question de Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 11 de la SNCB" (n° 3887)

15.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de aanleiding van mijn vraag over lijn 11 is het ongeval dat zich voordeed in Roosendaal, op 30 september 2004. De intercitytrein Amsterdam-Vlissingen reed toen in op een Belgische locomotief, net buiten het station.

Om het kort te maken, het gevolg van het ongeval was dat de passagiers met de bus konden worden getransporteerd tussen Roosendaal en Essen, waardoor de fameuze kloof toch enigszins werd gedicht. Voor het goederentransport lag de zaak enigszins

15.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Le 30 septembre 2004, le train intercity Amsterdam-Vlissingen est entré en collision à proximité de Roosendaal avec une locomotive belge. La ligne 12 a été fermée au trafic toute la soirée et la nuit. Cet incident apporte une nouvelle fois la preuve du fait que le prolongement de la ligne 11

anders. Als ik goed ben ingelicht, heeft het vervoer een twaalf uur stilgelegd.

Hoe ver staat het met het doortrekken van de goederenlijn 11? Het doortrekken van deze lijn zou immers goed zijn voor lijn 12, waarop het ongeval is gebeurd en die dan meer reizigers- in plaats van goederenverkeer zou kunnen herbergen. Het zou goed zijn voor de regio en uiteraard ook voor de haven van Antwerpen, omdat lijn 11 dan meer goederen zou kunnen transporteren.

Dat was in sneltreinvaart de vraag die ik u wou stellen.

15.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, er bestaat nog geen concrete planning voor het project. Er moet een memory of understanding worden ondertekend.

Ik heb op de vergadering over de IJzeren Rijn overigens over dit dossier gesproken met mijn collega. Natuurlijk zijn er heel wat verschillen in de gestelde prioriteiten. Het dossier is in Nederland ook gelinkt met Vlissingen, dat een probleem heeft met de Raad van State. We zijn blij dat we niet de enigen zijn die een probleem hebben met de Raad van State. Ze hebben echter dat probleem en dat vertraagt de hele opvatting over lijn 11.

Er is wel een technisch akkoord tussen de beide landen. Dat is dus gebeurd. De op het gewestplan voorgestelde tracéoplossing wordt niet altijd als evident beschouwd. We moeten daarover een milieueffectenrapport hebben.

Op dit moment is het project vanaf 2010 opgenomen in de budgetten. Het is echter ook weer niet zo'n afgrijselijk groot werk en er kan dus wel wat worden geschoven. Indien de lijn zou worden uitgebouwd, blijft het treinverkeer van lijn 11 echter nog altijd door Roosendaal lopen. Het zal nog altijd via Roosendaal moeten gaan. Via Bergen-op-Zoom loopt de lijn naar Rotterdam, maar steeds via Roosendaal.

Het zal wel een betere verbinding zijn. Lijn 11 zal een belangrijke lijn worden, omdat er via deze lijn mogelijke connecties naar Duitsland kunnen worden gemaakt en de lijn een tweede haventoeegang is, in afwachting van een andere toegang.

We zullen het dossier wat bespoedigen. We hebben bij de Nederlandse minister aangedrongen en gezegd dat het voor ons een heel belangrijk element is.

15.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor het snelle antwoord.

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

*Voorzitter: Inga Verhaert.
Présidente: Inga Verhaert.*

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de regionalisering van het verkeersboetefonds" (nr. 3499)

- mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de

existante d'Anvers vers Bergen-op-Zoom est absolument nécessaire, surtout pour le trafic marchandises.

Qu'en est-il de ce dossier?

15.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je ne puis pas encore vous communiquer de calendrier précis dans ce dossier. Pour l'heure, seul un accord technique entre les deux pays existe. Je sais simplement que la ligne 11 continuera à traverser Roosendaal et que cette liaison deviendra très importante.

nieuwe verkeerswet" (nr. 3876)

- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3877)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe verkeerswet" (nr. 3964)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de begroting van de politiezones voor het jaar 2005 en de inkomsten van het boetefonds" (nr. 3965)

16 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la régionalisation du fonds des amendes routières" (n° 3499)

- Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3876)

- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3877)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière" (n° 3964)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "le budget des zones de police pour l'année 2005 et les recettes du fonds des amendes" (n° 3965)

16.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens het reces pleitte minister van Mobiliteit Van Brempt voor een regionalisering van het verkeersboetefonds. Daarmee sloot ze zich aan bij het standpunt van mijn politieke partij. Wij waren inderdaad al eerder tot de vaststelling gekomen dat de opbrengsten van de boetes voor een bijkomende transfer zorgen.

Ik vond het toen jammer dat mevrouw Van Brempt die verklaring niet had gedaan op het ogenblik dat ze federaal minister was. Ter verontschuldiging van mevrouw van Brempt: zij had die materie niet onder haar bevoegdheid. Nu is ze wel bevoegd voor Mobiliteit, althans voor wat Vlaanderen betreft, en wil ze het dossier op de tafel gooien van het Forum. Hoewel ik zelf niet veel vertrouwen heb in dat Forum, ben ik toch benieuwd of wat – buiten het Forum - voor Francorchamps en de wapenwet mogelijk was, ook zal kunnen voor de verkeersveiligheid en het Verkeersboetefonds.

Vervolgens richt ik me tot u, mijnheer de minister. Tot mijn grote voldoening las ik dat u minister van Vrije Tijd wil worden. Dat houdt dan in dat ik een kamerlid zal worden met veel vrije tijd en dat we ons in een later stadium misschien zelfs overbodig zullen maken. Dat steun ik dan ook ten volle. Ik stel zelfs vast dat u verder gaat dan het regeerakkoord waarin staat dat oplossingen gezocht zullen worden en wetsontwerpen zullen worden uitgewerkt over onder meer de verkeersveiligheid, om bij te dragen tot een grotere structurele coherentie van de federale, gewestelijke en/of gemeenschapsbevoegdheden.

Wat mij betreft heeft u enerzijds duidelijk het voordeel van de twijfel, maar anderzijds kom ik terug op de regionalisering van het verkeersboetefonds. Collega Devlies van de CD&V-fractie stelde vorige week in de plenaire vergadering aan de eerste minister de vraag of hij van plan is iets te doen aan de jaarlijkse transfer van ongeveer 14 miljoen, waarop de heer Verhofstadt laconiek antwoordde dat er op dit ogenblik eigenlijk in geen wijziging is voorzien is. "Op dit ogenblik", zei de eerste minister.

Ik zou dus graag van u vernemen, mijnheer de minister, of u bij uw standpunt blijft. U weet dat mijn vraag werd ingediend voor uw verklaring in de pers. Welke stappen heeft u ondernomen om deze regionalisering door te voeren? Ik maak van dit ogenblik trouwens

16.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre flamande Van Brempt plaide à présent pour une régionalisation du fonds des amendes routières. Elle se rallie ainsi à la position du Vlaams Blok qui estime que ce fonds entraîne en fait un transfert supplémentaire vers la Wallonie. Même si le forum communautaire ne me dit rien qui vaille, j'espère que cette question y sera néanmoins abordée. Ce qui a été possible pour Francorchamps et la loi sur les armes doit pouvoir l'être aussi pour le fonds des amendes routières. Quelle est la position du ministre dans ce domaine? Connaît-on déjà l'ordre du jour du forum?

gebruik om te vragen of er al een agenda van het Forum gekend is en wanneer de problematiek van de verkeersveiligheid in het algemeen en het verkeersboetefonds in het bijzonder aan bod zal komen.

16.02 Josée Lejeune (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je souhaite vous poser deux questions.

La première (n° 3877) s'articule autour de la réforme du permis de conduire. Le 1^{er} août 2004, la loi sur le permis de conduire a été modifiée. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire si la proposition d'un permis provisoire dans un premier temps, suivi d'un permis définitif uniquement dans le cas d'absence d'accidents et d'infractions, est toujours d'actualité? Les modifications annoncées vont-elles avoir pour conséquence de restreindre le recours obligé aux auto-écoles?

16.03 Minister Renaat Landuyt: Mevrouw de voorzitter, ik begrijp dat de vraag van de heer Mortelmans samenhangt met de andere vraag van mevrouw Lejeune maar niet met die vraag.

De **voorzitter:** Mevrouw Lejeune zou twee vragen stellen. U stelt ze achter elkaar?

16.04 Renaat Landuyt, ministre: Madame Lejeune, la question de M. Mortelmans et votre autre question abordent la même problématique. Dès lors, afin de faciliter quelque peu les choses, puis-je vous demander de poser votre autre question sur le Fonds des amendes?

16.05 Josée Lejeune (MR): Madame la présidente, personnellement, je pense que nos questions sont tout à fait différentes.

16.06 Renaat Landuyt, ministre: Excusez-moi, vous avez deux questions. Celle que vous venez de poser concerne la réforme du permis de conduire.

16.07 Josée Lejeune (MR): Oui, et la deuxième s'articule autour des amendes.

16.08 Renaat Landuyt, ministre: Pour plus de facilité, je vous demande de poser cette deuxième question qui a un certain rapport, du point de vue de la problématique abordée, avec la question de M. Mortelmans.

16.09 Josée Lejeune (MR): Monsieur le ministre, j'ai très bien compris, mais ma première question n'est pas similaire à celle de M. Mortelmans. Mes deux questions sont tout à fait différentes et je souhaite les maintenir toutes les deux.

Je pense que l'on fonctionne de cette manière dans toutes les commissions. Chaque parlementaire pose sa question et il n'est pas question de la retirer si un autre parlementaire

16.10 Renaat Landuyt, ministre: Il ne s'agit pas de la retirer. Je vous demande simplement de commencer avec votre deuxième question. J'y répondrai et j'en viendrai ensuite à votre première question.

16.11 Josée Lejeune (MR): Madame la présidente, j'en viens à ma seconde question (n° 3876) concernant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la sécurité routière, loi qui renforce l'arsenal répressif contre les infractions routières dans le but de réduire le nombre d'accidents sur les routes.

Je n'ai pas l'intention, M. le ministre, de revenir sur l'ensemble des mesures proposées mais je voudrais simplement vous soumettre quelques questions que ces mesures soulèvent.

Je voudrais revenir sur le mécanisme inscrit dans la nouvelle loi qui attribue une ristourne à chaque zone de police. Pour certains magistrats, le verbalisant, au lieu de se trouver dans une situation neutre, ne risque-t-il pas de se voir placé, malgré lui, sous la pression de surveiller davantage pour une question de rentabilité?

Ne pensez-vous pas également qu'il pourrait y avoir facilement une discrimination qui pourrait naître dans l'attitude de certains?

De quels moyens de contrôle disposez-vous sur le terrain? Comment pouvoir prouver, suite à une plainte, qu'il n'y a pas eu excès?

Envisagez-vous de modifier le mécanisme mis en doute? Cette question avait été adressée au ministre Dewael et revient ici en commission de la Mobilité.

16.12 Minister Renaat Landuyt: Ik zal de vragen van de heer Mortelmans en mevrouw Lejeune samen beantwoorden.

Ten eerste, de regionalisering van het verkeersboetefonds. Zoals u weet behoort ik tot dezelfde politieke familie als mevrouw Van Brempt, mijn vroegere adjunct-kabinetschef. Inhoudelijk is er op dat vlak geen probleem. Wij zijn vragende partij om het verkeersrecht te regionaliseren. Het gevolg van die regionalisering is automatisch dat men ook moet spreken over het boetefonds. Je kan niet enkel en alleen spreken over het boetefonds, want dat heeft te maken met het al dan niet regionaliseren van het verkeersrecht of van de mobiliteitspolitiek in zijn geheel. Dit zal wellicht aan de orde komen in het Forum. Zoals ik heb begrepen uit de verklaringen na het Forum, werken ze met een open agenda min één punt, maar dat heeft niets te maken met verkeersrecht. Dit wat betreft het aspect aangebracht door de heer Mortelmans.

A l'intention de notre collègue Lejeune, je voudrais souligner qu'il y a une prémisse qui n'est pas tout à fait correcte dans votre question. Vous parlez de bonus attribué à chaque zone de police en fonction de l'argent collecté. Ce n'est pas le mécanisme du fonds. Pour rappel, la clé de répartition du fonds dit de la "sécurité routière" est fixée comme suit: 54% sont répartis sur la base d'une catégorisation des zones de police en cinq groupes, en fonction du cadre organique policier, 37% du montant sont répartis sur la base de l'évolution du nombre de morts et de blessés graves et 9% sont répartis en fonction du kilométrage de voiries.

Chaque zone reçoit le montant qui est prévu à son intention, à condition d'avoir un accord sur la politique de sécurité routière à mener au sein de cette zone. Ainsi, chaque zone doit fixer des axes policiers spécifiques en matière de sécurité routière, en contrepartie

16.11 Josée Lejeune (MR): Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe verkeersveiligheidswet wil ik opnieuw een vraag stellen over de restitutie die wordt toegekend aan alle politiezones in functie van de opbrengst van de boetes. Vreest u niet dat de zucht naar rendabiliteit de verbalisant onder druk zal zetten en aanleiding zal geven tot een discriminerende houding? Over welke controlemiddelen beschikt u? Hoe zal men kunnen bewijzen dat geen sprake was van machtoverschrijding? Is u van plan het mechanisme bij te sturen?

16.12 Renaat Landuyt, ministre: Sur le fond, je me trouve sur la même longueur d'ondes que ma collègue de parti, Mme Van Brempt. Notre parti estime en effet que la réglementation en matière de roulage doit être régionalisée. La question du fonds des amendes routières est liée à cette régionalisation. Le Forum fonctionne avec un ordre du jour ouvert. Un seul point de l'ordre du jour est clairement défini, mais ce point n'a rien à voir avec la législation en matière de roulage.

Mevrouw Lejeune, een van de premissen in uw vraag over de restitutie klopt niet. De verdeelsleutel van het zogenaamde verkeersveiligheidsfonds is als volgt vastgelegd: 54% wordt verdeeld over vijf groepen in functie van het organieke politiekader, 37% wordt verdeeld volgens de evolutie van het aantal doden en zwaargewonden en 9% wordt verdeeld volgens het aantal kilometer wegen.

Elke zone krijgt het

de l'argent reçu. Il n'y a donc pas de lien entre le fait d'établir des procès-verbaux et des amendes et le montant reçu par la zone. Le lien n'est pas là, je tiens à le souligner.

D'après ce que j'ai compris, l'autre question suit cette même prémisse que je contredis.

vooropgestelde bedrag op voorwaarde dat er een overeenkomst over het verkeersveiligheidsbeleid werd gesloten. Er is dus geen verband tussen het feit dat er processen-verbaal worden opgesteld en het feit dat de zone een bepaald bedrag ontvangt.

16.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik hoop inderdaad dat de problematiek aan de orde zal komen tijdens de bespreking op het Forum. U zegt dat er een open agenda is. Dat vind ik een beetje jammer, want dat is zo iets als "we zullen het ooit wel eens bespreken". Ik hoop dat deze problematiek bijzonder vlug ter sprake kan komen want het verkeersboetefonds hangt inderdaad samen met verkeersveiligheid en kan een wezenlijke bijdrage leveren om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren. Dus ik hoop dat we dit zeer spoedig op de agenda van het Forum zien verschijnen.

16.13 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): L'argument de l'agenda ouvert est souvent avancé à des fins dilatoires. Le Fonds des amendes routières peut apporter une contribution essentielle à la sécurité routière en Flandre. C'est pourquoi j'espère que ce point sera examiné dans les plus brefs délais.

16.14 Josée Lejeune (MR): Si vous me le permettez, monsieur le ministre, je voudrais revenir également sur un problème qui s'est récemment posé. Un juge a refusé de juger parce qu'il se demandait si la loi était constitutionnelle. Des recours ont été introduits à la Cour d'arbitrage, indiquant que le texte n'était pas constitutionnel. Pourriez-vous nous donner votre sentiment sur ce qui s'est passé et ce qui a alerté le citoyen?

16.14 Josée Lejeune (MR): Een rechter heeft geweigerd een zaak te behandelen omdat hij zich afvroeg of de wet wel grondwettelijk is. Er werden beroepen ingediend bij het Arbitragehof. Graag uw mening hierover.

C'était la raison de ma question. Certains quotidiens ont relaté cet état de fait. Je voulais avoir votre sentiment sur ce qui s'est passé et savoir s'il n'y aurait pas de problèmes concernant cette loi, puisque tous les Belges sont égaux devant la loi. Ici, certains disent qu'il y a vraiment un problème.

16.15 Renaat Landuyt, ministre: Dans l'état actuel des choses, ce ne sont pas mes sentiments qui sont importants. L'important est que nous sommes dans un État de droit. La Cour d'arbitrage est saisie, attendons les conclusions qu'elle tirera. Je souligne que le malentendu, selon moi, est même entré dans vos questions. Le bonus attribué à chaque zone de police n'est pas fonction de l'argent collecté.

16.15 Minister Renaat Landuyt: De zaak is voorgelegd aan het Arbitragehof. We wachten op zijn uitspraak. Ik herhaal dat de restitutie niet berekend wordt op grond van de geïnde boetes.

Comme je l'ai compris par les médias, la demande émanant d'un corps de police commence aussi par ces prémisses. Il existe un lien parce que ce sont les amendes qui entrent dans le fonds, mais il n'y a pas de lien direct entre les amendes d'une zone et ce que la zone reçoit. Je suppose donc que la Cour d'arbitrage estimera qu'il n'y a rien d'inquiétant dans le système actuel.

16.16 Josée Lejeune (MR): Je voulais avoir une réponse claire parce qu'effectivement, même le relais dans la presse n'a pas toujours été clair. C'est de cette manière qu'est venue la question, pour recevoir une réponse précise.

16.17 Renaat Landuyt, ministre: Dès que je recevrai l'arrêt de la Cour d'arbitrage, j'en tirerai les conclusions.

16.18 Josée Lejeune (MR): C'est gentil de votre part, merci beaucoup, monsieur le ministre.

Madame la présidente, monsieur le ministre, j'en viens à ma question (n° 3877) qui s'articule autour de la réforme du permis de conduire. Depuis le 1^{er} août, la loi sur le permis de conduire a été modifiée. Pouvez-vous nous dire si la proposition d'un permis provisoire suivi d'un permis définitif, uniquement dans le cas d'absence d'accidents et d'infractions est toujours bien d'actualité?

Les modifications annoncées auront-elles pour conséquence de restreindre le recours obligé aux auto-écoles. Si c'est le cas, envisagez-vous de les rencontrer en vue d'un compromis avec les professionnels du milieu qui ne sont pas réellement satisfaits? L'organisation de l'agenda et l'évaluation de cette loi devraient, selon votre département, être réalisées en synergie avec la société et les usagers. Avez-vous déjà pris des contacts? Où en êtes-vous?

16.19 Renaat Landuyt, ministre: Madame Lejeune, en réponse à votre première question relative à la collaboration avec les Régions, je confirme mes récentes déclarations. Je les confirme d'ailleurs toujours. Je souhaite examiner, de manière constructive, la matière de la sécurité routière en concertation avec les Régions. Le lieu de discussion est prévu, à savoir le Comité interministériel de la sécurité routière, composé des ministres du gouvernement fédéral et du gouvernement des Régions.

En ce qui concerne l'évaluation de la loi sur la sécurité routière, les acteurs politiques, les experts ainsi que les représentants des organisations concernées se retrouveront au sein de trois groupes de travail lors d'un forum de concertation qui ne sera autre que la Commission fédérale commune, au sein de laquelle presque toutes les associations sont représentées avec le Comité interministériel. C'est la semaine prochaine, jeudi, que se tiendra le premier comité de sécurité. Je me concerterai avec mes collègues des Régions pour déterminer la façon de travailler en Commission fédérale. Je rencontrerai donc officiellement les organisations, jeudi prochain, pour établir un agenda ainsi qu'une manière de travailler sur l'évaluation.

J'en viens à la réforme du permis de conduire. J'ai seulement affiché ma préférence pour une réforme du permis de conduire. Je pense en premier lieu à l'obtention du permis de conduire par étapes ou du permis de conduire à points. Je veux ouvrir une discussion avec les jeunes, parce que ma politique se veut tournée vers les jeunes et non contre eux. La sécurité routière est un problème chez les jeunes. Ce n'est pas à cause d'eux, mais, en tout cas, les chiffres en sont l'amer constat.

Je veux ouvrir un débat en présence des jeunes, par exemple, sur l'obtention d'un permis par étapes, qui est, en quelque sorte, la contrepartie du permis à points. En effet, le permis par étapes évoque l'augmentation, l'élargissement progressif des possibilités des jeunes. Cela nous permettrait même de conclure une sorte d'accord avec les assureurs afin de diminuer les primes de leurs contrats.

Vous demandez si les modifications annoncées auront pour conséquence de restreindre le recours obligé aux auto-écoles? Pour l'instant, je n'ai pas de système. J'aurai un contact tant avec les

16.18 Josée Lejeune (MR): Sinds 1 augustus werd de wet op het rijbewijs gewijzigd. Is het voorstel dat voorziet in de uitreiking van een voorlopig rijbewijs en nadien van een definitief rijbewijs nog altijd actueel?

Zal het verplicht volgen van rijlessen bij een autorijschool worden beperkt? Overweegt u de vertegenwoordigers van die beroepssector te ontmoeten? Heeft u al contact opgenomen met de gebruikers?

16.19 Minister Renaat Landuyt: Ik wil de kwestie van de verkeersveiligheid in overleg met de Gewesten onderzoeken. Het interministerieel comité voor de verkeersveiligheid is samengesteld uit ministers van de federale regering en de gewestregeringen.

De wet op de verkeersveiligheid zal worden geëvalueerd in een overlegforum, de gemeenschappelijke federale commissie. Het eerste veiligheidscomité zal volgende week plaatsvinden. Ik zal er de betrokken organisaties ontmoeten teneinde een agenda en een werkmethode af te spreken.

Wat de hervorming van het rijbewijs betreft, heb ik mijn voorkeur aangegeven voor een rijbewijs in stappen of een rijbewijs met punten. Ik wil een discussie aangaan met de jongeren en een akkoord met de verzekeraars mogelijk maken.

Wat de autorijscholen betreft, zal ik alles in het werk stellen om de kosten voor de toegang tot het individueel recht om zich in onze maatschappij te kunnen verplaatsen, te verlagen.

organisations qu'avec les jeunes afin de voir comment instaurer un permis par étapes. Je mettrai tout en œuvre pour diminuer le coût d'accès à ce droit individuel qu'est la capacité de se déplacer dans notre société. Chaque étape ou chaque proposition que je ferai veillera à ne pas aller dans le sens d'une augmentation des coûts pour les gens.

16.20 Josée Lejeune (MR): Monsieur le ministre, avez-vous prévu à votre agenda, une rencontre avec les représentants des auto-écoles?

16.20 Josée Lejeune (MR): Zal u de vertegenwoordigers van de autorijsscholen ontmoeten?

16.21 Renaat Landuyt, ministre: Actuellement, sur une base informelle, je suis entré en contact avec un nombre important d'associations ainsi qu'avec la fédération des auto-écoles. Mais, je suis dans une position difficile vis-à-vis de la fédération car elle a introduit un recours devant le Conseil d'Etat contre l'arrêté royal. Cela n'est évidemment pas une bonne base pour parler ouvertement.

16.21 Minister Renaat Landuyt: Ik heb contact opgenomen met een groot aantal verenigingen en met de federatie van autorijsscholen. De federatie heeft echter beroep ingesteld bij de Raad van State tegen het koninklijk besluit, wat geen goed uitgangspunt is om vrijuit van gedachten te kunnen wisselen.

16.22 Josée Lejeune (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, et je comprends tout à fait votre volonté de réduire les coûts pour les jeunes.

16.22 Josée Lejeune (MR): Ik heb er alle begrip voor dat u de kosten voor de jongeren wil verminderen.

16.23 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, als ik dit hier aanhoor, betreur ik het een beetje dat mevrouw Lejeune destijds, bij het totstandkomen van de wet, geen woordvoerster was van de MR en dat u ook geen deel uitmaakte van de commissie hier. Ik dacht dat de wet er dan heel anders zou hebben uitgezien, in elk geval veel beter. Het voorstel van mevrouw Lejeune was reeds ingediend in de vorm van een amendement van onzentwege om het verkeersboetefonds te verdelen in functie van de inspanningen die een individuele politiezone doet. Wat zij nu voorstelt was ons voorstel. Voor het andere, in verband met het rijbewijs in stappen, hadden wij ook amendementen waarbij bepaalde beperkingen opgelegd werden voor de eerste stap of een uitbreiding naargelang de stappen in het rijbewijs. Al deze amendementen werden echter hooghartig weggestemd toen de verkeerswet destijds in het Parlement werd goedgekeurd. Tussen haakjes, men ziet hoe snel het kan wijzigen. Dit was bij wijze van inleiding op mijn vraag. Mijn vraag zal zeer kort zijn, ik zal mijn twee minuten niet overschrijden.

16.23 Jos Ansoms (CD&V): Je regrette que le ministre n'ait pas participé aux travaux de la commission au moment de l'élaboration de la loi. A l'époque, nos amendements tendant à répartir les recettes du fonds des amendes routières en fonction des efforts des zones de police et à instaurer un permis par étapes ont été rejetés.

16.24 Josée Lejeune (MR): Je crois qu'il n'y a que les idiots qui ne changent pas d'avis.

16.25 Jos Ansoms (CD&V): Ik stel het alleen maar vast.

Door het enthousiasme van de eerste minister was er reeds een federale beleidsverklaring op 21 september 2004. De eerste minister was zo enthousiast dat die tekst overal terecht kwam, ook bij ons. Het was interessant om de twee teksten naast elkaar te leggen, heel interessant in verband met de evaluatie van de verkeerswet. Daar gaat mijn vraag over. Als ik de tekst lees van de eerste minister in het vooruitzicht van 21 september en ik zie dan de tekst die hij vorige week heeft voorgelezen, dan zijn er toch wel fundamentele wijzigingen

16.25 Jos Ansoms (CD&V): Le projet de texte du Premier ministre du 21 septembre, portant sur l'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière, diffère fondamentalement du texte final de la semaine dernière. Quid de la possible révision des super-amendes? Va-t-on les réduire? Une large consultation sera

in verband met de verkeerswet. Ik kan vermoeden uit welke hoek die wijzigingen komen, maar het is toch goed dat in het grote publiek eens gezegd wordt waar het op aankomt.

Mijn eerste vraag is zeer specifiek. Wat gaat er nu gebeuren met de mogelijke herziening van de superboetes? Als ik de tekst lees van 21 september, tussen brackets zoals dat heet, staat er duidelijk in dat men naar lagere boetes wenst te gaan en dat vind ik niet meer terug in de uiteindelijke tekst die vorige week is voorgedragen. Mag ik daaruit concluderen dat deze regering de superboetes niet naar beneden zal halen?

De tweede vraag gaat over de evaluatie. Zowat iedereen wordt geraadpleegd. Dat was in het verleden ook zo. Er zal weer een ruime consultatie plaatsvinden. Mag ik nu zeer expliciet vragen aan u, mijnheer de minister, dat wanneer die consultaties plaatsvinden wij ook de teksten krijgen bij de bespreking van het eventuele wetsontwerp. U spreekt in de tekst immers over eventuele wijzigingen van wetten. Het is dus nog lang niet zeker dat dit zal gebeuren. Bij eventuele wijzigingen van de wet willen wij de teksten van al die consultaties ter beschikking krijgen. Een ervaring met de vorige regering is dat wij oorspronkelijk die teksten niet kregen. Wij hebben daar heel wat moeite voor moeten doen, om bijvoorbeeld de resultaten van de staten-generaal te krijgen. Anderzijds hebben wij dan mogen vaststellen, toen wij die teksten hadden, dat de wet iets helemaal anders was dan wat de staten-generaal gevraagd had. Tot hier twee concrete vragen.

16.26 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Ansoms, het is inderdaad zo dat de tekst van 21 september een tekst is voor de geschiedenis. De echte tekst is de goedgekeurde tekst van oktober. De stelling van de regering is dat men een evaluatie maar ernstig kan doen in de mate waarin men geen voorafname doet op wat de resultaten zullen zijn van de evaluatie. Vandaar dat er in de eindtekst van de regeringsverklaring duidelijk wordt aangegeven dat we gaan voor een evaluatie, waar onder andere ook de ordening van de sancties in voorzien is. Het zal echter over veel meer dan dat gaan. Er is dus geen voorafname genomen op de evaluatie. Dit gezegd zijnde willen we een poging doen om de evaluatie zo ernstig mogelijk te nemen door geen voorafname te doen. Dat betekent ook niet dat men nu uit de tekst ook niet kan afleiden dat er geen verandering zal komen inzake boetes. Laat dit even het voorwerp zijn van de evaluatie, van de inschatting. Daarom ook richten we de evaluatie op de effectmeting die we versneld hebben. We doen er alles aan om veel sneller cijfers te hebben om de conclusies te kunnen objectiveren. We willen dit eerst in kaart brengen om dan ongehinderd, zonder taboe te zien waar wijzigingen noodzakelijk zouden kunnen zijn.

Het kan evengoed zijn dat er argumenten zijn, zodat we moeten zoeken naar een effectief systeem dat meer rekening houdt met herhaling. Het kan ook zijn dat we terug een debat vragen over het rijbewijs met punten, omdat dat evengoed een vervangende maatregel kan zijn ten opzichte van zware boetes. De regering heeft geopteerd voor een evaluatie met een open vizier.

Wij zouden trouwens geen ernstige evaluatie maken mocht er geen sprake zijn van openheid ten opzichte van het Parlement, de hoofdevaluator. U zult van mij alle documenten in verband met de

organisée en matière d'évaluation. Recevrons-nous les textes en cas de modification éventuelle de la loi?

16.26 **Renaat Landuyt**, ministre: Le texte du mois d'octobre est celui qui a été adopté. Le gouvernement estime que l'on ne peut procéder à une évaluation sérieuse que si on n'anticipe pas les résultats de l'évaluation. L'évaluation portera notamment sur l'organisation des sanctions. Le texte ne permet pas de déduire qu'aucune modification ne sera opérée concernant les amendes. Nous souhaitons d'abord réaliser un inventaire pour identifier les modifications nécessaires. Il se peut que nous devions tenir davantage compte des récidives ou qu'un débat sur l'instauration d'un permis de conduire à point s'impose.

L'évaluation ne sera pas bonne si elle n'est pas réalisée en toute ouverture à l'égard du Parlement européen. Tous les documents lui seront communiqués. Je souhaite que le rapport soit analysé ici.

evaluatie krijgen en ik ben bereid in deze commissie of in plenaire vergadering, in alle openheid een debat aan te gaan over wat reeds werd geëvalueerd en wat nog moet worden geëvalueerd. Ik wil in de procedure een moment inbouwen waarop eventuele rapporten kunnen worden besproken.

16.27 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, de samenvatting van uw antwoord is dat de regeringspartner, zijnde de liberale familie, zeer expliciet voorstander is om de boetes naar beneden te brengen, maar dat de andere regeringspartner, met name de sp.a, zich daartegen verzetste. De sp.a wou dit absoluut niet zien als een voorafname en wou geen toegevingen doen, maar ging wel akkoord met een algemene evaluatie.

16.28 Minister Renaat Landuyt: Tenzij dat men er rekening mee houdt dat het opstellen van een verklaring start met een document opgesteld door de premier die probeert uit te zoeken wat er bij de verschillende groepen leeft. In de loop van de discussie wordt die tekst dan bijgeschaafd. Voor mij is het niet de hoofdzaak dat er partijpolitieke conclusies getrokken worden uit het verschil tussen twee teksten.

16.29 Jos Ansoms (CD&V): De zaken zijn niet zo eenvoudig dat men alles afhankelijk kan maken van de statistieken die wij overigens hopen zo vlug mogelijk te verzamelen. Het is niet zo dat een eventuele daling van het aantal verkeersslachtoffers of verkeersongevallen, uitsluitend te wijten is aan de hoogte van de boetes. Men kan evengoed tot een andere conclusie komen. In Nederland heeft men lagere boetes, maar een grotere pakkans. Er zal toch wel een politiek debat moeten plaatsvinden, waarin keuzes moeten gemaakt worden omtrent sommige asociaal hoge boetes.

16.30 Minister Renaat Landuyt: Mijn belangrijkste bekommernis is de aanwending van de wet. Ik ben bijzonder geïnteresseerd in het beleid van politie en parket inzake de verkeerswet. We kunnen immers zeer vlug vervallen in de moeilijkheden die we kenden in verband met de drugswet, namelijk dat we veel te veel situaties in de wet willen regelen, die eigenlijk ook kunnen geregeld worden via een betere ordening van de handhavingpolitiek.

16.31 Jos Ansoms (CD&V): Dit is ook mijn conclusie. Mijn partij heeft dat trouwens tot vervelends toe herhaald naar aanleiding van het totstandkomen van de drugswet en bij deze verkeerswet, waarin ook veel legistieke onduidelijkheden en foutieve elementen staan. De toekomst zal het uitwijzen.

16.32 Minister Renaat Landuyt: Ik hoop dat ik mijn verkeersbeleid in ruim overleg met vele partijen kan voeren.

16.33 Jos Ansoms (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijn volgende vraag zal ook heel kort zijn. Zij gaat ook over het boetefonds, maar is zeer praktisch. Ook de wijze waarop het boetefonds tot stand is gekomen, is geen voorbeeld van fatsoenlijk bestuur. Het werd zeer

16.27 Jos Ansoms (CD&V): Les libéraux voulaient une réduction des amendes, mais le sp.a s'y est opposé. D'où l'évaluation générale.

16.28 Renaat Landuyt, ministre: Les jeux politiques ne sont pas l'essentiel.

16.29 Jos Ansoms (CD&V): On ne saurait attribuer purement et simplement la diminution du nombre de victimes de la route à la hausse du montant des amendes. Il faut un débat politique et des choix devront être opérés en ce qui concerne les super-amendes.

16.30 Renaat Landuyt, ministre: Je suis surtout intéressé par la mise en œuvre de la loi et par la politique au niveau de la police et du parquet. On pourrait rapidement tomber dans les mêmes travers que pour la loi sur la drogue. On a voulu régler un trop grand nombre de situations dans la loi, alors qu'il aurait fallu le faire par une application plus attentive de la législation.

16.31 Jos Ansoms (CD&V): Je souscris à votre point de vue.

16.33 Jos Ansoms (CD&V): La création du Fonds des amendes routières a été opérée tardivement, ce qui a eu pour

laattijdig aan de politiezones meegedeeld, zodat de politiezones heel wat creativiteit aan de dag hebben moeten leggen om voor 2004 een dossier in te dienen. De meeste zijn daarin wel gelukt.

Daarnaast vinden wij dat de criteria of de voorwaarden die worden opgelegd, zo rigide zijn dat nu in het hele land wordt gezocht naar allerlei mogelijkheden om dat geld op te doen. Ik gebruik dat woord omdat men zo strikt is in de besteding van dat geld, dat men nu volop aankopen doet om het op te krijgen. Dat is een gevolg van de voorwaarden die werden opgelegd. Het is niet mooi om te zien hoe dit geld wordt aangewend voor 2004. Mijn vraag gaat echter over 2005, want de politiezones moeten de eerstvolgende dagen een begroting voor 2005 opstellen. In naam van al degenen die daarmee bezig zijn, vraag ik wat die politiezones mogen inschrijven voor de begroting van 2005 met betrekking tot de inkomsten uit het boetefonds.

16.34 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Ansoms, collega's, ik denk dat de verschillende politiezones nu de nadelen van de voordelen ondervinden. Ik verklaar mij nader. Ik heb begrepen dat men er alles aan heeft gedaan om het boetefonds van 2004 nog in 2004 te kunnen uitkeren aan de verschillende zones.

16.35 **Jos Ansoms** (CD&V): De wet is in 2003 goedgekeurd.

16.36 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, maar over wat voor de zomer is gebeurd, mag u zeggen wat u wilt, dat raakt mij niet. Ik was er niet. Ik heb echter begrepen dat men er alles aan heeft gedaan om nog in 2004 de uitkeringen te doen, nadat de wet van kracht werd in maart 2004.

Ik begrijp dat er een probleem zou kunnen zijn bij het opstellen van hun begroting. Het probleem zou niet hebben bestaan, mocht men het fonds van 2004 hebben gebruikt voor 2005. Het is dus het nadeel van het voordeel, omdat men vroeger heeft willen uitbetalen. Nu is het de harde realiteit dat de minister van Financiën pas eind januari – wettelijk gezien op 1 februari – de gegevens moet voorleggen over wat er in het boetefonds zit. Pas dan kan men de nodige verdelingen berekenen, zoals bepaald in de reglementering. De politiezones zullen een schatting moeten maken van wat ze zullen doen en wat wellicht daartegenover zou kunnen staan. Ik begrijp dat men dat niet tot op een euro zal kunnen bepalen, dat is juist.

De regels van de toekenning en van de verkeersveiligheidsovereenkomsten waren inderdaad streng gericht op de nieuwe politiek. Gezien de ervaring die wij nu hebben, heb ik de instructie gegeven die strenge regels met begrip toe te passen. Wij hebben de afspraak gemaakt, die ook ergens in de regeringsverklaring staat, dat wij de regels van het boetefonds zullen bekijken en praktischer zullen maken. Los van de begrotingstechniek wil ik vooral een afstemming op het veiligheidsplan. Het deel met betrekking tot het verkeer moet kunnen worden afgestemd op die verkeersveiligheidsconventie.

Dit betekent dat de administraties op elkaar moeten worden afgestemd in de evaluatie. Ik wil de verkeersveiligheidspolitiek wel ondersteunen met die extra middelen en zoveel mogelijk het mechanisme van "voor wat, hoort wat" laten spelen. Daarop kom ik nog terug. Zones die een betere politiek voeren, moeten dat ook

conséquence que les zones de police ont éprouvé des difficultés à introduire leur dossier pour 2004. Les conditions d'affectation sont tellement strictes à l'heure actuelle que l'on cherche souvent des postes permettant de dépenser ces moyens. Quel montant les zones de police peuvent-elles inscrire au budget 2005 pour les recettes du Fonds des amendes routières?

16.36 **Renaat Landuyt**, ministre: Je suis conscient que l'élaboration du budget des zones de police pose problème. Ce n'est toutefois qu'à la fin du mois de janvier que le ministre des Finances pourra nous faire savoir, dans le détail, de quels moyens précis dispose le Fonds et comment ceux-ci peuvent être répartis. J'ai demandé instamment que les règles d'octroi de ces moyens soient appliquées avec souplesse et discernement. Ces règles seront également réexaminées le plus rapidement possible dans un souci d'application pratique et d'équité.

kunnen voelen in de ondersteuning die ze krijgen. De regels van het stuk moeten op dat vlak aangepast worden.

Wat de datum betreft, daar kunnen bijna geen correcties worden aangebracht. Men moet uitgaan van de cijfers van dit jaar om de begroting voorlopig op te stellen, in de hoop dat een begrotingscontrole aangenamer zal zijn omdat ze de bedragen eventueel nog kunnen verhogen.

16.37 Jos Ansoms (CD&V): Dank u, mijnheer de minister. Mag ik dan vragen dat u een rondzendbrief zou opstellen voor de verschillende politiezones? Alle elementen zijn toch voorhanden om het bedrag dat in 2005 in de begroting ingeschreven zal worden, minstens hetzelfde te laten zijn als in 2004. In de wet staat immers dat het een meeropbrengst is en alles wijst erop dat de meeropbrengst hoger zal zijn. Er wordt meer gecontroleerd, dus logischerwijze zal de meeropbrengst in 2005 hoger zijn dan in 2004. De eerste minister zei overigens vorige week in plenaire vergadering dat er ten aanzien van de verdeelsleutels niets zal veranderen volgend jaar. Hij heeft dat geantwoord op een vraag van de heer Devlies, als ik mij niet vergis. U kunt dus rustig een rondzendbrief opstellen voor de politiezones om te zeggen dat voor 2005 minimaal hetzelfde bedrag mag worden ingeschreven als voor 2004. Dan weten zij ook hoe zij hun begroting moeten opstellen.

16.37 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre ne voudrait-il pas adresser aux communes une circulaire leur confirmant qu'en 2005, elles devront réserver au minimum le même montant qu'en 2004? Car le premier ministre a réaffirmé que les clés de répartition ne changeraient pas l'année prochaine tandis que l'augmentation sensible du nombre de contrôles aura pour effet une augmentation des recettes.

16.38 Minister Renaat Landuyt: Ik zal op dat punt overleg plegen met de minister van Binnenlandse Zaken om dat gezamenlijk te doen.

16.38 Renaat Landuyt, ministre: Je me concerterai à ce sujet avec le ministre de l'Intérieur.

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

17 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de maatregel inzake de veiligheidskledij voor motorrijders" (nr. 3540)

17 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la mesure relative aux vêtements de sécurité pour les motocyclistes" (n° 3540)

17.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, uw collega Reynders stuurde op 9 juli een omzendbrief de wereld in waarin werd meegedeeld dat de kosten voor veiligheidskledij voor motorrijders niet langer fiscaal aftrekbaar zou zijn voor motorrijders die met hun motor een woon-werktraject afleggen. We konden kort daarna en gisteren officieel vernemen uit de mond van de minister zelf dat de maatregel werd ingetrokken. Daarmee zou de zaak opgelost kunnen zijn. Nochtans roept de hele kwestie enkele vragen op, omdat er volgens mij geen overleg gepleegd is in deze weliswaar financiële kwestie, die toch ook een verkeersveiligheidskwestie is.

17.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le ministre Reynders avait annoncé par le biais d'une circulaire que le coût des vêtements pour motocyclistes ne serait plus déductible. Cette circulaire aurait cependant été ultérieurement retirée. L'utilisation de la moto peut contribuer à résoudre le problème des embouteillages et les vêtements de protection sont absolument nécessaires dans le cadre de la sécurité routière.

Motorrijden is een van de manieren om het mobiliteitsprobleem voor een stuk op te lossen. Veilige kledij is daar van het grootste belang. We zien nog altijd te veel motorrijders die onaangepaste kledij dragen. Een van de oorzaken daarvan is natuurlijk de kostprijs. Een andere oorzaak is de BTW van 21%, die eigenlijk maar 6% zou mogen bedragen, maar dat is blijkbaar een Europese materie. Wanneer er dan zo'n maatregel in verband met de fiscale aftrekbaarheid bijkomt, is dat niet bevorderlijk voor het dragen van die veiligheidskledij, die onontbeerlijk is voor de veiligheid van de motorrijder. Ik denk toch dat iedereen daarvan overtuigd is.

Une concertation a-t-elle été organisée dans ce cadre avec le cabinet du ministre Landuyt? Celui-ci ne doit-il pas être tenu au courant de toutes les mesures ayant une incidence sur la sécurité

Ik had dus verwacht dat er minstens contact zou zijn geweest met uw diensten. Ik vermoed dat dat niet het geval geweest is. Zo niet zou u zeker gezegd hebben die maatregel niet in te voeren.

Mijnheer de minister, ik zou van u graag willen vernemen of er overleg is geweest.

Het is alvast belangrijk dat u op de hoogte wordt gehouden van welke maatregel andere ministers nemen in het kader van de verkeersveiligheid en bij het overleg wordt betrokken. Ik heb immers tijdens het debat gisteren in de commissie voor de Financiën vernomen dat de administratie van Financiën al aan een aangepaste rondzendbrief werkt waarbij ook de motorrijdersorganisaties betrokken zouden zijn. Zult u daarvoor ook worden geraadpleegd? De minister van Financiën zei gisteren wel dat de veiligheid voorrang moet krijgen boven de uitzondering die werd ingevoerd met betrekking tot de beroepskledij, maar ik ben er toch nog altijd niet echt gerust in.

Trouwens, op een ogenblik dat alsmaar meer mensen van en naar het werk fietsen, kan ook de vraag naar de fiscale aftrekbaarheid van de beschermende helmen en kledij voor fietsers aan bod komen. Op een vraag van mijn collega Goyvaerts gisteren in de commissie, antwoordde de minister dat ook voor fietsers die regel eigenlijk zou mogen gelden. Ik denk dat u het daar ongetwijfeld mee eens zult zijn. Zult u daarover overleg plegen met uw collega?

17.02 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben voorstander van overleg, maar er mag ook niet te veel overleg zijn. In zekere zin heb ik vertrouwen in alle ambtenaren, dus ook in de ambtenaren van de FOD Financiën. Dit gezegd zijnde, zodra men vanuit Financiën een vraag heeft die raakt aan verkeersveiligheid, hebben ze een automatische reflex om ons hieromtrent te contacteren. Ik heb ook even het antwoord gelezen van collega Reynders en ik zal hem ondervragen over de wijze waarop hij de vertegenwoordigers van de verschillende organisaties zal ontmoeten. Niet alleen de organisaties alleen kunnen bepalen wat veilig is; er is daaromtrent wel enige knowhow aanwezig in onze eigen administratie, de FOD Mobiliteit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3552)

18 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3552)

18.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is een zeer korte vraag. De Telefacts-uitzending van begin september over de veiligheid op de luchthaven van Zaventem toonde ons een beroepsjournalist die probleemloos een "bom" aan boord van een Amerikaans vliegtuig kon brengen. Hij werkte gedurende drie maanden voor een veiligheidsfirma op de luchthaven.

Ik heb enkele weken geleden ook uw collega Dewael daarover ondervraagd. Minister Dewael gaf toen toe dat er inderdaad een

routière? Ne conviendrait-il pas d'organiser également une concertation quant à la déductibilité fiscale du casque et d'autres équipements de sécurité pour les cyclistes?

17.02 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut pas se concerter à propos de tout. La confiance dans les collègues et dans les fonctionnaires n'est pas un vain mot. Mais je consulterai M. Reynders à propos de ce dossier.

18.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Lors d'une récente émission de Telefacts, on a pu voir un journaliste monter sans problème à bord d'un avion américain en passe de décoller à Zaventem avec une bombe dans son bagage à main. Trois mois plus tôt, il avait réussi à se faire engager par une société de

aantal fouten gebeurd waren en dat Securair inbreuk gepleegd had op de wet tot regeling van de private veiligheid. Er was immers geen identificatiekaart aangevraagd door de betrokken persoon. Daarom heeft hij gevraagd om het aantal controles op de naleving van de wet door het personeel van bewakingsondernemingen op te drijven.

Uit het antwoord op mijn vragen bleek toen ook dat u of uw administratie op 9 september het NAVECO-overleg had georganiseerd. Op dat overleg werd vastgesteld dat bewakingsagenten soms een toelatingsattest krijgen zonder dat zij in het bezit zijn van een geldige identificatiekaart. U verklaarde zelf na de uitzending aan de pers dat er inderdaad nogal wat gaten zaten in de veiligheidsketen van het personenvervoer op de luchthaven. Sommige bedrijven die instaan voor de veiligheid hanteren volgens u de regels nogal soepel. Er zou ook een probleem zijn met feit dat erkende bewakingsondernemingen hun werk uitbesteden aan andere firma's en wellicht gebeurt dat dan zonder erkenning of vergunningen.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen voor u. Ik neem aan dat het NAVECO-overleg een eerste stap is om maatregelen te treffen. Is dit of wordt dit een structureel overleg?

Welke maatregelen hebt u nu reeds getroffen?

Is de doorlichting die u beloofde, en waarover ik in de pers heb gelezen, reeds achter de rug?

Ten slotte wil ik nog even specifiek ingaan op de vraag van uw collega Dewael om geen toelatingsattesten meer te verlenen aan bewakingsagenten die niet in het bezit zijn van een geldige identificatiekaart. Is die maatregel reeds uitgevoerd?

18.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Mortelmans, collega's, het is inderdaad zo dat er een vergadering is geweest van het zogenaamde NAVECO, het Nationaal Comité voor de Veiligheid van Burgerlijke Luchtvaart, op 9 september 2004. Dat is een comité dat voorgezeten wordt door de bevoegde ambtenaar van mijn administratie. Het is ook via dat kanaal dat wij het kunnen bijeenroepen.

Er is daar enerzijds de individuele situatie bekeken van de daden van die journalist. Er was daaromtrent nog verder onderzoek bezig en ik moet de vertrouwelijkheid respecteren. Het lijkt echter dat er vele regels werden nageleefd, maar dat er voor een stuk nood is aan coördinatie. Dat was ook de eerste indruk. Men mag niet vergeten dat op en rond de luchthaven vele instanties werkzaam zijn. Er spelen daar soms ook eigen veiligheidsregels. Daar spelen niet alleen de veiligheidsregels van de overheidsdiensten, maar ook veiligheidsregels die dan van toepassing zijn op privé-organisaties die in onderaanneming werken voor verschillende organisaties die daar werkzaam zijn.

De bedoeling en de opdracht is nu om dat meer in kaart te gaan brengen en te bekijken waar er structurele lacunes zijn. Ik heb daaromtrent nog geen verdere verslaggeving waarover ik nuttige informatie zou kunnen geven aan de commissie. Dit verhaal wordt vervolgd.

gardiennage muni de faux papiers. Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour combler cette lacune structurelle des équipements de sécurité de notre aéroport national? A-t-il déjà fait procéder à un audit? Le 9 septembre, le ministre a aussi organisé une concertation dans le cadre du comité de sécurité pour la navigation aérienne. S'agira-t-il d'une concertation structurelle?

18.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le comité national de sécurité pour la navigation aérienne s'est effectivement réuni le 9 septembre en présence de mon cabinet. A cette occasion, il a discuté des actes commis par ce journaliste et des règles de sécurité dans les différentes sociétés de gardiennage, son but étant de répertorier le plus vite possible les lacunes de notre équipement de sécurité. Je ne puis faire d'autres commentaires au sujet de ce dossier.

18.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik was ook min of meer tevreden met het antwoord van minister Dewael.

Ik vind het alleen jammer dat zoiets gebeurt na een incident, na die televisie-uitzending. Enkele maanden daarvoor, meer bepaald in mei, u was toen nog Vlaams minister, heeft mijn collega De Man de volledige problematiek geschetst zoals dat later in de uitzending in september werd getoond. We hebben dus ondertussen een aantal maanden verloren.

Het zal inderdaad geen eenvoudig overleg zijn en de maatregelen die moeten genomen worden zullen niet eenvoudig zijn. Ik hoop echter dat die zaak zeer goed en op de voet zal worden opgevolgd.

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

*Voorzitter: Guido De Padt.
Président: Guido De Padt.*

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Filip Anthuenis aan de minister van Mobiliteit over "de problematiek van de signalisatie van de Zone 30 en de daaraan gekoppelde rechtszekerheid en informatie aan de steden en gemeenten" (nr. 3639)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 3988)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 4004)

19 Questions jointes de

- M. Filip Anthuenis au ministre de la Mobilité sur "la problématique de la signalisation des zones 30 et la sécurité juridique ainsi que l'information aux villes et aux communes y afférentes" (n° 3639)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion à propos de la réglementation relative aux zones 30" (n° 3988)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion entourant la réglementation des zones 30" (n° 4004)

19.01 Filip Anthuenis (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag betreft de rechtsonzekerheid waarin sommige steden en gemeenten zich bevinden. Deze vraag is voor de steden en gemeenten belangrijk en het feit dat de heer Ansoms de vraag twee keer indient, is daarvan wel het bewijs.

Mijnheer Ansoms, er is goed nieuws. Hetgeen vóór de zomer is gebeurd, raakt de minister niet want hij was er immers niet. Ik stelde vóór het zomerreces een vraag aan toenmalig federaal minister van Mobiliteit, de heer Anciaux, waarbij ik hem erop attent maakte dat met de huidige stand van de wetgeving het verkeersbord F4a dat het begin van een zone 30 aanduidt, niet mag worden aangevuld met onderborden. In de praktijk is het niet altijd realistisch dat die zones-30 permanent moeten zijn aan de schoolomgeving. Onderborden zouden dus bijvoorbeeld de tijdstippen kunnen aangeven wanneer die zone 30 van kracht is, bij voorkeur met vermelding van het begin en het einde van de schooluren. Toenmalig minister van Mobiliteit bleef bij zijn standpunt dat onderborden aan het zone 30-bord verboden blijven. Ik ga hem niet volledig citeren, maar met een klein traantje in zijn ooghoeken zei hij dat het helemaal niet ging.

18.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous espérons que la situation dans ce domaine s'améliorera rapidement.

19.01 Filip Anthuenis (VLD): Avant l'été, j'avais attiré l'attention du ministre de l'époque, M. Anciaux, sur le fait que le panneau de signalisation F4a, indiquant le début d'une zone 30, ne peut pas être complété par d'autres panneaux placés au-dessous de celui-ci. Un tel dispositif serait pourtant utile à proximité des écoles. Le ministre avait précisé que ma solution n'était pas praticable. La seule solution pour les zones 30 temporaires demeurait donc la signalisation variable, dont coût 5.000 euros par panneau. Une proposition de loi tendant à autoriser les panneaux supplémentaires a à présent été déposée et le nouveau ministre y est favorable. J'apprécie cette

Als de tijdelijke zones-30 moeten worden aangegeven met variabele signalisatie, wordt dit een zeer dure zaak. Men komt al snel aan 5.000 euro per bord als men de elektrische leidingen erbij rekent. Er is echter licht aan het einde van de tunnel. Mijn verwondering was groot toen recent enkele collega's van de sp.a-fractie in het Parlement een wetsvoorstel indienden waarbij onderborden nu wel zouden worden toegelaten. Mijnheer de minister, mijn verwondering was nog groter toen u liet blijken dit voorstel genegen te zijn. Voor alle duidelijkheid, ik ben het ook volledig eens met dat voorstel en zal het indien nodig voor de volle 100% steunen. Het was misschien iets galanter geweest indien uw sp.a-collega's dat wetsvoorstel aan mij ter ondertekening hadden voorgelegd, maar dat doet nu niets terzake.

Er is echter een probleem. De steden en gemeenten kregen de opdracht de schoolomgevingen die zich situeren aan wegen die zij beheren vóór het begin van het schooljaar 2005 te signaliseren als zone 30. Veel gemeenten zijn momenteel bezig met het opmaken van hun begroting. Het zou gek zijn mocht het wetsvoorstel pas binnen enkele maanden zou worden goedgekeurd. Dan is immers alles al voorbij. De gemeenten hebben op dit moment behoefte aan duidelijkheid. Een aantal gemeenten heeft ook reeds in die tijdelijke borden geïnvesteerd.

Mijn vraag is eenvoudig. Kunt u duidelijkheid verschaffen aan de gemeenten, eventueel per omzendbrief of op een andere manier, wat er gaat gebeuren zodat zij hun begroting op een deftige manier kunnen opstellen. Ik heb nog een aantal punctuele vragen, maar ik denk dat ik het hierbij kan laten.

19.02 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een onbedwingbare profileringdrang van uw twee voorgangers, toenmalig minister van Verkeer, Isabelle Durant en uw goede vriend en ex-collega, Bert Anciaux, hebben ervoor gezorgd dat wij nu drie soorten zone 30 hebben in dit land. Daar komt het op neer.

De gewone zone 30 bestaat al sinds 1988. Uw vriend Jan Peeters heeft daarover, in zijn hoedanigheid van staatssecretaris, nog een uitvoeringsbesluit gemaakt in 1998. Mevrouw Durant wilde echter ook de geschiedenis ingaan met een maatregel. Dat werd dan de zone 30-schoolomgeving. Haar opvolger, de heer Anciaux, wilde op zijn beurt ook de geschiedenis ingaan met een verbeterde zone 30-schoolomgeving.

Het gevolg is dat wij nu al geconfronteerd zijn met drie zones-30: de gewone en de zone 30-schoolomgeving, waarvan de ene permanent is en de andere een tijdelijk karakter heeft. De zone 30 van mevrouw Durant bestaat ook nog, vermoed ik.

Samen met mijn collega die burgemeester is van een grote stad – ik ben maar burgemeester van een klein landelijk dorp –, heb ik natuurlijk grote problemen wanneer ik die wetgeving moet toepassen. Trouwens, af en toe bellen wij dan naar uw diensten, maar daar weet men het ook niet meer.

Dat kan leiden tot volgende zaken.

Het artikel 12, 1 bis van het ministerieel besluit over de plaatsingsvoorwaarden en de afmetingen van de verkeerstekens stelt

initiative mais qu'en est-il des communes qui ont déjà investi dans une signalisation variable ou qui ont tenu compte d'un tel poste dans leur budget? Ne conviendrait-il pas de diffuser une circulaire en la matière?

19.02 Jos Ansoms (CD&V): Le souci de se profiler qu'avaient les deux ministres précédents a fait qu'il existe aujourd'hui deux zones 30: la zone ordinaire et la zone située à proximité d'une école. La zone 30 près d'un établissement scolaire peut être permanente ou temporaire. Ne constitue-t-elle qu'une application particulière de la zone 30 ordinaire ou s'agit-il d'une zone 30 distincte? La réponse à cette question est très importante car, dans le premier cas, l'accès à la zone 30 située à proximité d'un établissement scolaire doit être signalée par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux, conformément à l'arrêté ministériel relatif à la zone 30 (ordinaire). Si les communes souhaitent étendre la zone 30 spécifique près des écoles aux zones adjacentes, le nouvel ensemble devient-il une zone 30 ordinaire ou une vaste zone 30 à proximité d'une école? Je préférerais qu'elle reste une zone 30 mais, s'il est opté pour deux

dat de toegang tot de gewone zone 30 herkenbaar moet zijn door zijn plaatsgesteldheid, door zijn herinrichting of door beide.

Artikel 12, 1 ter van het ministerieel besluit bespreekt de zone 30 in de schoolomgeving. In dat artikel is er geen sprake meer van dat de toegang tot de zone 30 in de schoolomgeving herkenbaar moet zijn door de plaatsgesteldheid, door zijn herinrichting of door beide.

De vraag luidt: is de zone 30 in de schoolomgeving slechts een bijzondere toepassing van de gewone zone 30 of is zij een totaal aparte zone 30? Het antwoord daarop is niet onbelangrijk. Als het ene een nadere specificatie is van het andere, dan moet ook de toegang tot de zone 30-schoolomgeving op dezelfde manier herkenbaar zijn, dus door plaatsgesteldheid, herinrichting of door beide.

Hetzelfde doet zich voor met het probleem dat minister Anciaux gecreëerd heeft. In zijn verslag aan de Koning bij het koninklijk besluit van 26 april 2004, schrijft hij dat een specifieke zone 30 rond de schoolomgeving uitgebreid kan worden met aanpalende stukken. Wordt het nieuwe geheel dan een gewone zone 30 of wordt het een uitgebreide zone 30 in schoolomgeving? Dat heeft in die zin consequenties dat in het eerste geval geen A 23-bord geplaatst moet worden boven het F 4a-bord, in het tweede geval wel.

Ik zou ook nog vragen kunnen stellen over de hoogte van al die bijborden. Gelukkig worden die borden meestal gezet aan basisscholen. De kinderen zijn daar nog niet zo groot en zullen er nog net onderdoor kunnen.

Met heel die heisa wil ik eigenlijk het volgende vragen. U bent een vers aantredend minister met nieuwe, frisse ideeën. Vindt u niet dat het een beetje te gek is dat wij in dit land drie soorten zone 30 hebben?

Moet er wel worden afgestapt van de gewone, traditionele zone 30 met een herinrichting? Ik ben er nog niet van overtuigd dat dit de goede weg is. Het komt er in een zone 30 op aan dat er niet meer dan 30 km/u wordt gereden. Trouwens, in het handhavingsbeleid is het duidelijk dat het de bedoeling is van op zo'n plaats niet harder dan 30 km/u te rijden. Daar gaat het toch om. Ik pleit ervoor dat er maar één zone 30 is. Als men vindt dat er op een bepaalde plaats maar 30 km/u gereden mag worden, moet men de weg en al de rest maar inrichten zodat er niet harder dan 30 km/u gereden kan worden.

Komen er dan toch twee zones, dan kan men beter een opsplitsing maken tussen een permanente zone 30 met herinrichting en een tijdelijke zone 30 met signalisatie. Met die schoolomgeving, uitgebreide schoolomgeving, enzovoort kan dan meteen komaf worden gemaakt. Het is onmogelijk, als lokaal bestuur, om daar nog aan uit te kunnen.

De rechtsonzekerheid neemt natuurlijk toe en zoals ik weet, bent u daar zeer gevoelig voor.

19.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, na het aanhoren van de heer Ansoms aarzel ik nu ook om zone 30-minister te worden.

zones 30, il conviendrait d'opérer une distinction entre une zone 30 permanente avec aménagement et une zone 30 temporaire pourvue d'une signalisation. La réglementation actuelle est source de confusion pour les administrations locales et génère l'insécurité juridique. Qu'en pense le ministre?

19.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Après avoir entendu l'exposé de M. Ansoms, j'hésiterai à devenir à mon tour un ministre "zone 30". Je

Het signaal dat ik heb gegeven na de bekendmaking van het wetsvoorstel, is dat ik opensta voor vereenvoudiging waar vereenvoudiging kan. Ik sta dus ook open voor opmerkingen van de heer Ansoms over vereenvoudigingen op het terrein. Het einde van het verhaal van de heer Ansoms raakt hier eigenlijk aan het punt van de heer Anthuenis, namelijk hoe kan men de variabiliteit aangeven? Kan men dat alleen met een elektronisch bord of is er een andere veilige methode? De suggestie van een onderbord is hier vlug gedaan. Ik ben daar in principe niet tegen, maar ik hoop dat iedereen tijd genoeg heeft om de uren te lezen die op het bord staan. Daar begint de discussie dan al.

In die zin is mijn houding vandaag dat ik het de gemeenten niet moeilijker zal maken dan het al is. Ik zal van de regels afblijven, tenzij er een ruime consensus is bij de gespecialiseerde wetgevers voor een aantal vereenvoudigingen. Ik sta dus open voor vereenvoudigingen in de zone 30. U mag mij niet verkeerd begrijpen, ik ben een groot voorstander van de zone 30. Ik vermoed dat de heer Ansoms in zijn gemeente op alle vlakken het voorbeeld terzake zal willen geven.

Mijnheer Anthuenis, hoe open ik er ook voor sta om de zone 30 op een voor de gemeenten goedkopere manier te realiseren, de methode blijkt niet zo maar voorhanden te zijn.

19.04 Filip Anthuenis (VLD): Mijnheer de minister, het is de bedoeling om hierover duidelijkheid te krijgen voor de gemeenten. Er is geen discussie dat in een schoolomgeving zone 30 van toepassing moet kunnen zijn. De vraag hier is of het realistisch is om op bepaalde doorgangsbanen een zone 30 af te bakenen als er geen les is of als de school bezig is. U zegt zelf dat het beter is om een tijdelijke zone te maken. De gemeenten zijn bij ministerieel besluit verplicht om tegen 1 september 2005 van alle schoolomgevingen zone 30 te maken. Aangezien zij hun begrotingen de komende twee maanden moeten opstellen, moeten zij duidelijkheid krijgen. Ik heb begrepen dat er in die periode geen wetgevend initiatief tot stand zal komen, noch in het Parlement, noch in de regering. Dat betekent wel dat de gemeenten, als zij tijdelijke zones willen, zware investeringen moeten doen. Ik ben daartegen. Hoe dan ook is het in tegenstelling tot het voorstel van de sp.a. Dat speelt hier nu geen rol. De vraag is er vooral een naar duidelijkheid. Mijnheer de minister, heb ik uw verklaringen goed samengevat?

19.05 Minister Renaat Landuyt: Ik wil wel, maar ik krijg geen praktisch middel om het te realiseren. Ik sta open voor goede suggesties. Dat is mijn houding. Ik ben op dit vlak principieel: men hoeft geen extra kosten te maken waar het niet nodig is. In uw voorbeeld van een grote doorgangsweg, mijnheer Anthuenis, moet men zeker met een elektronisch bord goed signaleren dat de zone 30 geldt. Al is het een grote inspanning, het doel is wel belangrijk: de veiligheid van de kinderen.

suis ouvert à toute forme de simplification lorsqu'elle est envisageable et souhaitable. Mais je ne compte pas modifier les règles pour l'instant, à moins qu'une simplification fasse l'objet d'un consensus. Je suis également disposé à entendre les suggestions qui tendraient vers le recours à un mode de signalement de la variabilité moins onéreux mais il n'existe actuellement pas de système pour remplacer les panneaux électriques.

19.04 Filip Anthuenis (VLD): Il est irréaliste de vouloir aménager une zone 30 permanente sur le tracé d'une voirie fort fréquentée. Le ministre lui-même juge préférable de créer dans ce cas une zone 30 temporaire. Le précédent ministre a toutefois décidé par arrêté royal que les environs des écoles seraient tous zone 30 à partir du 1^{er} septembre 2005. Cela signifie que les communes doivent d'ores et déjà en tenir compte dans la confection de leur budget. La création de zones 30 temporaires requiert d'importants investissements.

19.05 Renaat Landuyt, ministre: Il est très important, certainement pour les voies de grande fréquentation, de mettre en place une signalisation claire. Je suis disposé à envisager les solutions qui seraient moins onéreuses que les panneaux électroniques mais il n'en existe pas pour l'heure. En tout état de cause, l'objectif – la sécurité de nos enfants – est suffisamment important que pour justifier les investissements.

19.06 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb de

19.06 Jos Ansoms (CD&V):

uitnodiging van de minister goed begrepen. Wij zullen in deze zin eventueel een voorstel van wet opstellen. Het is natuurlijk een wijziging van een koninklijk besluit, maar wij zullen dus opnieuw de pen ter hand nemen om een voorstel uit te schrijven. In 1984 hebben wij ook het voorstel gedeponereerd inzake zone 30. Wij zullen dat nog eens doen.

Nous allons déposer une proposition de loi. En attendant, rien n'empêche le ministre de suspendre par arrêté royal la date d'entrée en vigueur du 1^{er} septembre 2005.

U kunt wel een ministerieel besluit treffen om, bijvoorbeeld, de ingangsdatum van 1 september 2005 te laten vallen. Ik denk dat dit ook wel zinvol is. Dat kan altijd, daar hebt u ons niet voor nodig. De verplichting die Anciaux ons oplegt om dat voor 1 september 2005 allemaal te doen, terwijl er zo grote onduidelijkheid is, kunt u minimaal uitstellen. Dat kan bij ministerieel besluit.

19.07 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb naar aanleiding van de publieke verklaring daaromtrent opgemerkt dat men, door iets te zeggen in deze materie, zeer vlug in een of ander kamp wordt geplaatst. Door te vlug een verklaring af te leggen, dien je soms wie echt niets wil doen aan een situatie. Wie echt iets wil doen, de gemeenten die daar echt samen aan werken, moeten wij het niet moeilijker maken.

19.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Je suis disposé à insérer dans un arrêté ministériel ou dans un arrêté royal la proposition qui serait déposée au Parlement.

Wat ik heb gevraagd aan mijn administratie is een stand van zaken. Ik wil wel eens weten - het blijkt echter niet zo vlug naar mij toe te komen - hoe de stand van zaken is. Een maand of twee geleden, toen ik het naar aanleiding van de discussies had opgevraagd, zaten wij in het Vlaams Gewest op een derde. In het Waals Gewest had een tiende van de gemeenten zich aangemeld. Als ik dan de cijfers bekeek, was bijvoorbeeld de gemeente Brugge niet bij de aanmelders, terwijl ik weet dat bijna heel Brugge een zone 30 is. Er klopt dus ook iets niet met de aanmeldingsprocedures. Ik hoed mij dus voor grote verklaringen in dezen. Ik wil niet de vierde minister zijn met een zone 30. Ik wil behouden wat er is en dit op zo praktisch mogelijke wijze realiseren. Als er voorstellen zijn in het Parlement, ben ik bereid om mits ruime consensus dit na discussie over te nemen in een behoorlijk KB of MB.

19.08 **Jos Ansoms** (CD&V): Concreet nu. Ik heb twee vragen gesteld die louter betrekking hebben op de formulering. Hebt u daar een antwoord op? Anders moet ik ze schriftelijk stellen. Ik moet op 6 november aan de CD&V-mandatarissen toelichting geven over de zone 30.

19.09 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal komen.

19.10 **Jos Ansoms** (CD&V): In het vooruitzicht daarvan heb ik die twee vragen gesteld, om daar de juiste informatie over te kunnen geven. U hebt er nog niet op geantwoord.

19.11 Minister **Renaat Landuyt**: U betaalt een beetje de tol van uw faam: men denkt dat u het wel weet. Ik wil het anders wel uitleggen.

19.12 **Jos Ansoms** (CD&V): U hebt op die twee vragen dus geen antwoord?

19.13 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb een hele technische nota op uw technische vragen.

19.14 Jos Ansoms (CD&V): Kan ik die dan krijgen?

19.15 Minister Renaat Landuyt: Als dat niet voldoet, ben ik zelfs bereid om duidelijkheid te komen verschaffen.

19.15 Renaat Landuyt, ministre: S'il le souhaite, je puis fournir à M. Ansoms des informations complémentaires.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 3769 van de heer Bultinck werd ingetrokken. Vraag nr. 3790 van mevrouw Péciaux werd omgezet in een schriftelijke vraag.

20 Samengevoegde vragen van:

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 3845)

- mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen" (nr. 4036)

20 Questions jointes de:

- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les personnes handicapées" (n° 3845)

- Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "les cycles/chaises roulantes" (n° 4036)

20.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb collega Ansoms net de woorden in de mond horen nemen die u misschien wel liggen, namelijk dat u een beetje puin zal moeten ruimen. Ik denk dat dit ook in dit dossier het geval is. Ik zit hier immers voor de derde keer in de commissie om terug te komen op de ongewenste effecten van het KB van 18 december 2002 waarbij een aantal wijzigingen in het algemeen reglement van het verkeer werden doorgevoerd. Het zijn meer bepaald een aantal ongewenste effecten op het gebruik van fietskarren.

In het KB staat immers dat fietskarren voortaan maximaal twee personen jonger dan acht jaar mogen vervoeren en dat de massa van de fietskar met de persoon niet meer dan 80 kilogram mag bedragen. We hebben toen samen met een heel aantal mensen vastgesteld dat het gebruik van fietskarren de mobiliteit van kinderen en vooral kinderen met een handicap verhoogt. Kinderen met een handicap worden nu door deze regeling gediscrimineerd. Voor kinderen die ouder zijn dan 8 jaar blijven fietskarren zinvol als deze kinderen niet te groot of te zwaar zijn en dat is bij kinderen met een handicap vaak het geval. De leeftijdsgrens is dus niet het aangewezen criterium en werkt duidelijk discriminerend.

Vanuit de Vlaamse regering werd op 2 juli 2003 reeds een brief gericht aan de bevoegde minister teneinde een aanpassing van het betreffende KB te bekomen. Er was geen resultaat, zelfs geen antwoord. Tijdens de commissievergadering van 2 december 2003 stelde de heer Anciaux dat hij er op het eerste gezicht helemaal geen bezwaar in zag om bepaalde normen, zoals leeftijd en gewicht, aan te passen. Maar, dixit de heer Anciaux, dat hij het voorstel in een eerste fase met verzoek om advies zou voorleggen aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Op een vraag naar de stand van zaken in de commissie van 10 maart 2004 deelde de heer Anciaux mee dat er nog steeds geen advies van de Federale Commissie was omdat naar aanleiding van een schriftelijke parlementaire vraag van de heer Schalck de noodzaak

20.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): L'arrêté royal du 18 décembre 2002 modifiant le règlement général sur la police de la circulation routière dispose que les remorques de vélo peuvent transporter au maximum deux personnes de moins de huit ans. L'utilisation de remorques de vélo accroît la mobilité des enfants handicapés et peut également être utile pour les enfants handicapés de plus de huit ans. Ceux-ci sont aujourd'hui discriminés par le critère de l'âge. Le ministre précédent a déclaré qu'il n'avait pas d'objection de principe à l'adaptation des normes, mais qu'une proposition en ce sens devait préalablement être soumise pour avis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Interrogé ultérieurement sur le dossier, le ministre a répondu qu'à la suite d'une question parlementaire posée par M. Daan Schalck, il était apparu qu'il fallait recueillir l'avis préalable de la direction Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports sur la question des remorques de vélo. Il s'est toutefois avéré par la suite que l'avis de la Commission fédérale pour la Sécurité routière n'a jamais été sollicité et que la question parlementaire

zou gebleken zijn om voorafgaand advies in te winnen bij de directie Verkeersveiligheid over de globale problematiek van de fietskarren. Op dat ogenblik, wanneer ik in commissie zit en de minister verwijst naar een schriftelijke parlementaire vraag, ben ik natuurlijk niet direct in staat om concreet na te gaan waarover die vraag dan wel zou gaan, laat staan dat ik direct zou kunnen nagaan wat het antwoord van de minister op die vraag dan was. Ik voelde mij dan ook bijzonder in het ootje genomen toen ik naderhand op de site ging nakijken waarover die vraag ging en wat het antwoord daaromtrent was. Ik heb toen moeten vaststellen dat het totaal niets met die kwestie te maken wat het gebruik betreft van die fietskarren voor personen met een handicap.

Het ging om een heel andere problematiek, namelijk de vraag of de combinaties fiets-aanhangfiets-bagagekarretje of fiets-kinderkar-bagagekarretje wel kunnen. Dat is dus een volledig andere problematiek. Het sleept nu al aan sinds december 2002 en ik word steeds met een kluitje in het riet gestuurd. Niet alleen ik, de Vlaamse regering eveneens. Via het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap werd door de Vlaamse regering meermaals op dat nageltje geklopt. Ik zou dan ook van u willen dat u zeer dringend het puin ruimt in dit dossier.

Mijn vraag aan u is of een verandering van de regelgeving in dat verband kan worden doorgevoerd. Bij welke dienst is het dossier thans in behandeling? Wat is de timing in deze zaak?

20.02 Greet van Gool (sp.a-spirit): Ik ben niet zo pessimistisch als collega Van der Auwera. Ik denk niet dat er puin geruimd moet worden. Ik weet uit ervaring dat een wijziging van een vrij technisch dossier als dit toch niet altijd even evident is en dat het wat tijd vraagt. Mijn vraag werd inderdaad toegevoegd aan die van collega Van der Auwera, hoewel het onderwerp niet helemaal hetzelfde is.

Mijn vraag handelt over een probleem dat ik reeds vroeger signaleerde, aan uw voorganger weliswaar, en over een probleem dat ontstaan is door een wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 door het koninklijk besluit van 18 december 2002. Door die wijziging mogen enkel nog aanhangwagens gekoppeld aan fietsen passagiers vervoeren, met als gevolg dat het gebruik van rolstoelfietsen, fietsen waar de rolstoel aan bevestigd wordt, niet meer wettelijk toegelaten is. Zowel het leeftijdscriterium van 8 jaar als het maximum toegelaten gewicht van 80kg vormen daarvoor immers een probleem. Het gaat nochtans om een van de weinige vervoersmogelijkheden die iemand met een handicap heeft en het gaat ook in tegen de inspanningen om te komen tot meer integratie van personen met een handicap. Uw voorganger heeft toen ook meegedeeld dat hij er geen bezwaar tegen heeft de regelgeving aan te passen en dat hij zou laten onderzoeken of een wijziging mogelijk is.

Graag vernam ik dan ook wat de stand van zaken is in dit dossier. Wordt een wijziging van de regelgeving overwogen zodat het gebruik van rolstoelfietsen opnieuw mogelijk kan worden?

20.03 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is inderdaad zo dat mijn voorganger, de heer Anciaux, in december reeds opgejaagd werd door mevrouw van Gool om er iets aan te

mentionnée n'était en rien liée à cette problématique. La réglementation peut-elle à présent être adaptée? Quel service est chargé de ce dossier et quand pouvons-nous escompter des résultats?

20.02 Greet van Gool (sp.a-spirit): Je ne suis pas aussi pessimiste que Mme Van der Auwera. L'adaptation de dossiers techniques demande un certain temps.

L'arrêté royal du 18 décembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière interdit l'utilisation de cycles/chaises roulantes. Le critère de l'âge et le poids maximum autorisé constituent en effet un problème. Les personnes handicapées disposent pourtant de peu de moyens de transport. Cette interdiction entrave leur intégration.

Le ministre Anciaux n'était pas opposé à une adaptation de la réglementation et a annoncé que la question serait étudiée. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

20.03 Renaat Landuyt, ministre: En décembre 2003 déjà, Mme Van Gool avait exhorté le ministre

doen. Ik heb nagekeken hoe het zit met het dossier en er wordt inderdaad een ontwerp van koninklijk besluit gemaakt, maar er is nog een technische discussie binnen de administratie over een formulering die het probleem oplost. Waar is het in behandeling? Naar aanleiding van de vraag van collega van Gool kreeg de administratie de opdracht.

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Van der Auwera zullen wij dit naar ons toe trekken, teneinde het zo snel mogelijk te schrijven. Ik krijg als advies van de administratie dat dit allemaal niet zo gemakkelijk is. Ik zal het dus zelf schrijven. Volgende week is het dus klaar.

Alle gekheid op een stokje, we moeten nog de verschillende procedures volgen. Ik koppel dit aan de bijeenkomst van de Federale Commissie. Ik zal mijn teksten volgende week voorleggen onder het hoofdstuk varia, waardoor wij de procedure effectief kunnen opstarten. Naar aanleiding van de vraag in december werd een opdracht gegeven aan de administratie om een en ander uit te werken. Dit heeft geleid tot een paar interne discussies die niet voortgezet werden. Er kwamen onder andere enkele nachtvluchten tussendoor.

20.04 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, in het begin van uw antwoord dacht ik dat het een probleem zou zijn van willen maar niet kunnen, maar omdat u zegt dat u het zelf zult schrijven heb ik er alle vertrouwen in. De heer Anciaux zei mij dat ik gelijk had om ervoor te gaan en hem geregeld op te jagen. In dit dossier zal ik dit dus ook bij u doen. Ik hoop dus niet dat ik over een paar maanden in dezelfde commissie dezelfde vraag moet stellen.

Anciaux à chercher une solution. A la suite de sa question, l'administration a été chargée de rédiger un projet d'arrêté royal dont la formulation fait encore l'objet d'une discussion technique. C'est pourquoi j'ai décidé de me saisir du dossier et de rédiger moi-même un texte que je soumettrai la semaine prochaine à la Commission fédérale. La procédure pourra ainsi démarrer.

20.04 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Je craignais dans un premier temps que cela ne devienne l'un de ces dossiers où l'on n'a pas les moyens de ses ambitions. J'ai entière confiance à présent que le ministre dit vouloir écrire le texte lui-même. Je ne manquerai pas, à l'occasion, de l'exhorter à faire diligence.

20.05 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): (...) het dossier opneemt en ter harte neemt. Een zaak is mij nog niet zo duidelijk. Hebt u, als het gaat over een oplossing voor beide problemen, zowel de fietskarren als de rolstoelfietsen, zicht op een timing. Ik denk bijvoorbeeld aan het einde van het jaar, zodat wij niet elke week een vraag moeten stellen? Of is het te vroeg om daarover uitsluitel te krijgen?

20.05 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Je me réjouis de voir que le ministre prend ce dossier à cœur. Peut-il préciser le calendrier?

20.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik aarzel om te antwoorden, omdat ik zelf de termijnen nog niet onder de knie heb. Ik weet dus niet wat realistisch is en wat niet. Ik weet wel dat ik enige tijd win door het reeds volgende week voor te leggen aan de Federale Commissie.

20.06 **Renaat Landuyt**, ministre: J'hésite encore quant à ce qui constituerait un délai réaliste. Je gagnerai en tout cas du temps en m'adressant dès la semaine prochaine à la Commission fédérale.

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

21 **Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de bereikbaarheid van West-Vlaanderen per trein laat op de avond" (nr. 3921)**

21 **Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la desserte ferroviaire de la Flandre occidentale tard le soir" (n° 3921)**

21.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de

21.01 **Nathalie Muylle** (CD&V):

minister, als men uit West-Vlaanderen – ik wist dat u dat na aan het hart zou liggen - 's avonds een concert, een voorstelling, een film of een vergadering in Brussel of Gent wenst bij te wonen, kan dat onmogelijk met de trein. Dit geldt ook voor de duizenden pendelaars die elke dag naar Brussel sporen en omwille van een laatavondvergadering of sociale contacten met collega's. Zij zien zich verplicht de wagen te nemen omdat ze niet met de trein naar huis kunnen.

Ik weet dat dit probleem zich veel minder voordoet voor steden zoals Kortrijk en Brugge. Voor alle pendelaars die elke dag de as Tielt-Lichterfelde-Diksmuide-De Panne nemen of uit Ieper en Roeselare komen, is dat wel een probleem.

Voor de lijn Tielt-Diksmuide-De Panne vertrekt de laatste trein om 21.12 uur. Voor Roeselare en Lichterfelde is dat 21.32 uur. Voor de mensen uit de streek van Ieper vertrekt de laatste trein uit Brussel om 21.38 uur. Deze treinen hebben allemaal rond 22.00 uur een halte te Gent. Daarmee is de kous af.

Iedereen die een voorstelling of een avondvergadering of een feestje met de collega's in Brussel wil meemaken, kan omwille van het vroege uur geen gebruik maken van het openbaar vervoer en zijn verplicht de wagen te nemen.

Mijnheer de minister, het gaat niet over een klein gebied in West-Vlaanderen. Is het probleem gekend? Is men bereid terzake naar een oplossing te zoeken? Het voorstel om een laatavondtrein in te zetten voor midden-West-Vlaanderen en de Westhoek is niet nieuw. Dit kan een duidelijke bijdrage leveren aan het mobiliteitsprobleem dat men vanuit onze streek richting Brussel elke dag ervaart.

21.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Muylle, de NMBS is op de hoogte van de door u aangekaarte problematiek. Aan de vooravond van de onderhandelingen rond de beheersovereenkomst, hebt u het juiste moment voor uw vraag gekozen.

Zoals ik de heer Verherstraeten heb meegedeeld dat de tarifiëring in de Kempen in het oog moet worden gehouden, kunnen ook de mobiliteitsmogelijkheden in West-Vlaanderen extra aandacht krijgen. De Kempen en West-Vlaanderen zijn gebieden die duidelijk onderbedeeld zijn.

Ik zal uw bezorgdheid zeker meenemen naar de onderhandelingen inzake de beheersovereenkomst.

21.03 **Jos Ansoms** (CD&V): (...)

21.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Ansoms, alles wat u over het verleden vertelt, glijdt van me af. U moet me afrekenen op de toekomst.

21.05 **Nathalie Muylle** (CD&V): Mijnheer de minister, ik zal u ook houden aan dit antwoord. Ik ben er echt van overtuigd, en ik denk u ook, dat daar echt een oplossing kan liggen voor het fileprobleem dat wij dagelijks in Brussel hebben. Ik ontmoet iedere dag mensen die verplicht zijn om dagelijks de wagen te nemen, omdat ze na 21.00 uur

Les habitants de Flandre occidentale qui souhaitent assister à un événement organisé en dehors des frontières de leur province ne peuvent compter sur les transports en commun. En particulier pour ceux qui habitent à Roulers et à Ypres et sur l'axe Tielt-Dixmude-La Panne, le dernier train au départ de Bruxelles et de Gand part beaucoup trop tôt.

La SNCB est-elle au courant de ce problème? Est-elle disposée à chercher une solution? La mise en service d'un train en fin de soirée est-elle envisagée?

21.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La SNCB est évidemment au courant de la situation. A la veille des négociations relatives au contrat de gestion, le moment est bien choisi pour évoquer ce problème. Je ne manquerai pas de relayer les préoccupations de Mme Muylle lors de ces négociations.

21.05 **Nathalie Muylle** (CD&V): Je suis convaincue qu'une solution peut être trouvée, une solution qui permettrait du même coup de résoudre partiellement le problème

niet meer uit Brussel wegraken. Vandaar neem ik akte van uw engagement en ik zal het zeker blijven opvolgen.

21.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijn engagement is geen garantie op resultaat. U moet mij ook niet overschatten.

des files. Je rappelle au ministre l'engagement qu'il a souscrit et je continuerai de suivre ce dossier.

21.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Ce n'est pas parce que j'ai souscrit un engagement que des résultats sont garantis.

21.07 **Nathalie Muylle** (CD&V): Nee, maar u hebt gezegd: het verleden is het verleden, dus wij veronderstellen dat er toch wel iets zal terechtkomen van uw engagement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de rij- en rusttijden" (nr. 3936)**

22 **Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les temps de conduite et de repos" (n° 3936)**

22.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, ik heb voor u een vraag over de rij- en rusttijden omdat binnen Europa binnenkort opnieuw gesprekken worden gevoerd over de harmonisering van die rij- en rusttijden.

Vermoeidheid is bij de vrachtwagenchauffeurs een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen met vaak zeer noodlottige gevolgen. De reglementering van de rij- en rusttijden is dan ook noodzakelijk maar ze is enkel zinvol indien ze geldt voor alle Europese lidstaten, zeker ook voor België dat veel buitenlandse vrachtwagens op zijn snelwegen ziet passeren. Daarom is elke poging om tot die harmonisering te komen zinvol.

Er bestaat echter wel ongerustheid – we hebben dat gelezen in de pers – over het feit dat beroepschauffeurs van koerier- en expresdiensten niet onder de nieuwe regelgeving zouden vallen. Vandaar enkele concrete vragen.

Klopt het dat de nieuwe regeling inzake rij- en rusttijden niet van toepassing zou zijn op koerier- en expresdiensten? Twee, wat is de motivering voor dit mogelijk onderscheid? Drie, wat is het standpunt van de Belgische regering hierover?

22.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, het is inderdaad zo dat op dit ogenblik de rij- en rusttijden in het wegvervoer Europees geregeld zijn in een verordening van 1985. Daarin is geen regeling voorzien voor wagens lichter dan 3,5 ton.

Nu is het zo dat de Europese Commissie in 2002 een voorstel tot wijziging heeft ingediend. Dit ligt momenteel voor de tweede lezing bij het Europees Parlement. Aangezien echter de standpunten van de Raad van Ministers en het Parlement danig verschillen zal dit voorstel hoogstwaarschijnlijk onderworpen worden aan wat men noemt de conciliatieprocedure.

Het oorspronkelijk voorstel van de Commissie maakt de verordening alleen van toepassing op de bestuurders van voertuigen bestemd

22.01 **Guido De Padt** (VLD): De nouvelles discussions sur l'harmonisation des temps de conduite et de repos commenceront bientôt à l'échelon européen. La fatigue, chez les chauffeurs de camion, est une cause importante d'accidents graves. Mais une réglementation en la matière ne peut avoir de sens que si elle s'applique à tous les Etats membres étant donné que, par exemple, de très nombreux poids lourds étrangers traversent le territoire belge.

Est-il exact que la nouvelle réglementation n'est pas applicable aux services de courrier et aux services express? Quelle est la position du gouvernement belge?

22.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Un règlement européen de 1985 régit actuellement les temps de conduite et de repos dans le secteur des transports routiers. Aucun règlement n'existe pour les camions de moins de 3,5 tonnes.

En 2002, la Commission européenne a déposé une proposition de modification qui est aujourd'hui en deuxième lecture au Parlement européen. Les points de vue du conseil des

voor het goederenvervoer waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3,5 ton bedraagt. Weer dezelfde invalshoek. Tijdens de eerste lezing in het Europees Parlement maakte deze bepaling het voorwerp uit van een amendement waardoor het toepassingsgebied van de verordening uitgebreid werd tot alle beroepsbestuurders van voertuigen gebruikt door koerier- en expresdiensten.

Ook het Economisch en Sociaal Comité stelde in zijn advies voor het toepassingsgebied uit te breiden tot de categorie van meer dan 2 ton.

De Commissie deed een nieuw voorstel dat voorzag in een uitbreiding tot voertuigen met maximaal toegelaten massa van meer dan 2,8 ton voor internationale transporten. Deze omschrijving was echter onduidelijk. De laatste Europese Raad van Ministers van Transport onder het Ierse voorzitterschap heeft zich uiteindelijk uitgesproken voor het oorspronkelijke voorstel van de Commissie, namelijk voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton zoals nu het geval is. Ik kom later terug op het Belgische standpunt.

Waarom werd die grens gekozen? De grens van 3,5 ton werd destijds gekozen omdat de regelgeving voornamelijk internationaal transport beoogde. Koerier- en expressdiensten waren quasi onbestaande – ik heb het over 1985 – of werden op nationaal vlak voldoende geregeld.

Ik kom dan tot uw derde vraag, namelijk het standpunt van de Belgische regering. De Belgische regering heeft altijd het standpunt verdedigd van het Parlement, met name uitbreiding tot de beroepsbestuurders van koerier- en expressdiensten. Zoals u weet zijn wij nogal koerier- en expressdiensten-minded in België. Het probleem is dat wij niet zovelen zijn maar het standpunt van België blijft hetzelfde: wij zijn voorstander van een uitbreiding. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat wij de rest van de regeling gaan tegenhouden omdat wij nog verder willen gaan. Wij behoren in elk geval tot een minderheid die pleit voor uitbreiding van het toepassingsgebied.

ministres et du Parlement étant très divergents, une procédure de conciliation sera probablement engagée.

La proposition initiale de la Commission fait uniquement mention du transport de marchandises au-delà de 3,5 tonnes. Pendant la première lecture au Parlement européen, un amendement élargissant le champ d'application aux conducteurs de véhicules des services de courrier et des services express a été déposé. Le comité économique et social était sur la même longueur d'onde.

La Commission avait prévu d'élargir la réglementation aux véhicules utilisés pour les transports internationaux dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2,8 tonnes. La réglementation manquait toutefois de précision. Le dernier Conseil européen des ministres du transport s'est finalement rangé à la proposition initiale de la Commission.

Il avait été opté pour la limite des 3,5 tonnes en 1985 parce qu'à l'époque, les services d'expédition et de courrier express en étaient encore à leurs débuts ou étaient régis à l'échelle nationale.

Le gouvernement belge a toujours soutenu le point de vue du Parlement européen, mais nous ne nous opposerons pas forcément aux autres dispositions réglementaires proposées par la Commission, même si nous souhaitons aller plus loin dans ce dossier. Nous faisons partie d'une minorité favorable à l'élargissement du champ d'application des temps de conduite et de repos.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersongevallenstatistieken" (nr. 3937)

23 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les statistiques des accidents de la route" (n° 3937)

23.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, op 12 oktober 2004 schreef ik dat die week de eerste cijfers waren verschenen – dat is nu al een tijdje geleden – over het aantal verkeersongevallen sedert de nieuwe verkeerswet van kracht werd. De statistieken, zo stond ook te lezen in de pers, vertonen een positieve tendens. Het zou immers blijken dat het aantal ongevallen daalt met 6%.

De cijfers moeten worden gerelativeerd. Het ging immers over een halfjaarlijks rapport, terwijl het aantal doden in het verkeer – dat hebben we ook gelezen – status quo zou blijven en er geen cijfers over het aantal overlijdens binnen één maand na een zwaar ongeval voorhanden zijn. Het bemoeilijkt een gedegen, objectieve evaluatie.

Bij de voorstelling van de statistieken lanceerde u tevens het voorstel om een maandelijkse verkeersbarometer te introduceren. Op zich is dat een goed idee, maar de vraag rijst of het in de praktijk haalbaar is. Tot op heden werkt het Nationaal Instituut voor de Statistiek nog altijd met cijfers die dateren van 2002. De vraag rijst dan ook hoe men erin zal slagen om tijdig meer recente maandcijfers te kunnen presenteren. De vraag rijst trouwens ook of moet worden afgeweken van de jaarcijfers, omdat in de jaarcijfers ook opsplitsingen per maand kunnen worden bekeken en ook bepaalde pieken via een jaarlijkse evaluatie kunnen worden opgespoord. Ten slotte kunnen maandelijkse statistieken sterk worden beïnvloed door externe factoren, zoals weersomstandigheden, verkeersdrukte en wegwerkzaamheden.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook de volgende vragen voor u.

Acht u de tijd rijp om reeds een aantal voorzichtige conclusies te trekken uit de halfjaarlijkse cijfers?

Hoe wil u het instrument van de verkeersbarometer concreet uitwerken?

Welke instelling of administratie zal bevoegd zijn om de noodzakelijke inlichtingen op te vragen?

Worden voor de verkeersbarometer extra mensen en middelen gezocht?

23.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, het was vanaf het begin mijn bedoeling en aanvoelen dat wij niet konden wachten op cijfers van 2002. De decalage van twee jaar leek mij een lange decalage, aangezien ik uit een vroeger leven heel goed wist dat de mogelijkheid bestaat om minstens vlugger te weten hoeveel ongevallen er gebeuren in het land. De plaats waar een en ander automatisch moet bijeenkomen van zodra er een gekwetste is, zijn de parketten.

Wij hebben dus die cijfers opgevraagd en meteen de optie genomen de periode van 2003 te vergelijken met een gelijke periode van 2004. Wij gingen dus dadelijk naar het midden van die periode van twee jaar, want het was mijn overtuiging dat men wel aan cijfers kan geraken en er iets mee kan doen. Onder de noemer van de

23.01 Guido De Padt (VLD): Les premières statistiques dont nous disposons sur le nombre d'accidents de la circulation traduisent une évolution positive depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la sécurité routière. Ces statistiques ne portent toutefois que sur six mois. Lors de la présentation des chiffres, le ministre a proposé d'établir un baromètre mensuel actualisé de la circulation, la base de travail actuelle étant constituée de chiffres de 2002.

Comment fera-t-on pour obtenir des statistiques mensuelles plus récentes dans les délais voulus? Le ministre ne craint-il pas de tirer des conclusions de chiffres semestriels? Comment conçoit-il pratiquement ce baromètre de la circulation? Qui sera compétent pour récolter les informations nécessaires? Des moyens accrus et du personnel supplémentaire seront-ils prévus à cette fin?

23.02 Renaat Landuyt, ministre: Pour obtenir des chiffres plus rapidement, il faut selon moi s'adresser aux parquets puisqu'ils collectent toutes les données relatives aux accidents. Le baromètre de la circulation complètera ces chiffres tous les mois. Nous allons comparer les chiffres de la période janvier-août 2003 à ceux de la période janvier-août 2004. Les résultats pourront ensuite être affinés par leur mise en parallèle avec les statistiques

verkeersbarometer willen wij van maand tot maand een aanvulling van die cijfers brengen. Het gaat met name om een vergelijking van januari-augustus 2003 met januari-augustus 2004, hoofdzakelijk via de parketten want daar komt alles samen.

Wij kunnen bij die cijfers verfijningen aanbrengen, bijvoorbeeld met betrekking tot de autowegen en gelijkaardige wegen. De federale politie kan immers als één organisatie het een en ander vlotter bij elkaar brengen. Wij kunnen dan in detail het aantal doden en het aantal gewonden bepalen. Dus specifiek wat de autowegen betreft, kunnen wij een stap verder gaan. Daarmee zijn wij nu bezig.

Vorige week hebben wij ook de volgende aanzet gegeven: men kan van politiezones ook cijfers krijgen als de vragen niet te uitgebreid zijn. Wij vragen dus alleen hoeveel ongevallen zij hebben geacteerd en in een proces-verbaal gezet om aan het parket over te maken. Dat is nogmaals een verfijning van de globale cijfers die wij al hebben. Per zone kan men dan kijken welke de evolutie is. Later moeten wij uiteraard nog veel dieper kunnen gaan. Men kan dat ook per zone doen.

Met betrekking tot een kruispunt dat door een camera wordt bewaakt, zou men zelfs kunnen kijken naar het verband tussen de periode voorheen en de periode nadien. Dat onze cijfers pas na twee jaar beschikbaar zijn, is het gevolg van het feit dat wij perfecte cijfers willen hebben die eigenlijk al zijn geanalyseerd voor men ze vrijgeeft. Volgens mijn stelling is het cijfer van het aantal ongevallen al een gegeven op zich.

Of het nu gaat om een ongeval met 5 doden of met 1 lichtgewonde, voor mij is dat één ongeval te veel. Het is een signaal dat het verkeer niet correct verloopt. We zijn vandaag nog met diverse instanties bezig geweest om een en ander effectief te verfijnen en iedere maand een ander cijfer te geven. Zodoende kunnen we het publiek sensibiliseren, om de mensen te laten zien dat het aantal daalt. We willen dat iedereen hierbij betrokken wordt.

Een cijfer dat er pijnlijk uitspringt, is dat er gemiddeld 2 personen per week op onze autowegen overlijden. Het is een verschrikkelijk hard cijfer dat erop wijst dat het nodig en nuttig is om rond verkeer bezig te zijn en een bewuste politiek te voeren. We doen dat niet met extra personeel, maar door de mensen die met de gegevens bezig zijn, bij elkaar te brengen. Dat zijn uiteindelijk de diverse instanties waar de processen-verbaal terechtkomen. Ik denk dat ik voldoende gewapend ben om ongeveer midden november de cijfers te geven tot en met september.

Heb ik daarmee het warm water uitgevonden? Ik dacht dat de term "verkeersveiligheidsbarometer" een originele vondst van mezelf was, nu blijkt dat het systeem reeds bestaat in Frankrijk. Daar geeft men dezelfde gegevens en vergelijkt men dezelfde periodes. In het perfecte systeem wordt het totaal aantal ongevallen, het aantal ongevallen met zwaargewonden, het aantal ongevallen met lichtgewonden en het aantal ongevallen met dodelijke slachtoffers vermeld. Dat systeem zullen we maand per maand proberen te verfijnen zonder dat we daartoe extra mensen hoeven in te zetten. In deze tijden van informatica is het een kwestie van goede afspraken te maken om de gegevens correct uit te wisselen, al moeten we altijd

de la police fédérale sur le nombre de tués et de blessés. Nous interrogeons pour l'instant les zones de police, ce qui nous permet déjà de préciser les chiffres. Nous pourrions encore approfondir la procédure ultérieurement.

Dans le passé, les statistiques n'étaient communiquées qu'après analyse. Nous pouvons désormais sensibiliser le public par le biais de données mensuelles.

Ceci ne requiert pas de personnel supplémentaire. Il s'agit de réunir les personnes chargées de traiter les chiffres. Nous disposerons mi-novembre de nouveaux chiffres couvrant la période allant jusque fin septembre. Ce système fonctionne déjà en France. Toutefois, il convient de rester attentif aux risques et marges d'erreur.

rekening blijven houden met eventuele fouten en foutmarges. Het is al belangrijk dat we maandelijks weten of de situatie verbetert of verslechtert.

23.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik heb u de vraag gesteld naar aanleiding van allerhande krantenberichten. Ik verwijt u niet dat u eerst in de media bepaalde verklaringen aflegt om ze nadien in het Parlement te verduidelijken. Het is immers onze rol om die uitleg te vragen.

Het is een goede zaak dat u op die manier te werk gaat. In een vorig leven, toen ik hier als nieuweling toekwam, heb ik aan uw voorganger de vraag gesteld op welke wijze men die cijfers analyseert en er een beleidsvisie rond kan bouwen. De minister heeft toen moeten zeggen dat hij niet beschikte over een instelling of een wetenschappelijk centrum dat overgaat tot het analyseren van de ongevallen, om er daarna beleidsconsequenties uit te trekken. Dat bestaat in Vlaanderen wel, maar op federaal vlak bestaat dat niet. Ik weet niet wat uw inzichten terzake zijn en ik zal die vraag hier vandaag niet stellen.

Ik wil echter wel aangeven dat het een heikel punt is dat u, als minister bevoegd voor Verkeer en Mobiliteit, niet eens beschikt over wetenschappelijke instrumenten om hetgeen u naar voren brengt te analyseren. De toekomst zal het misschien uitwijzen. We zullen natuurlijk moeten afwachten of het nu nog zinvol is om dat te doen, gelet op de aankondiging van de regionalisering van deze bevoegdheid. Misschien moeten we er binnen een jaar of twee niet meer over praten wanneer hetgeen dat vooropgesteld is zich voordoet. Ik kijk benieuwd uit naar de eerste aankondiging van de resultaten van de verkeersbarometer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de Ombudsdienst bij de Spoorwegen" (nr. 3953)

24 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du Comité consultatif des usagers et du Service de médiation des Chemins de fer" (n° 3953)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wie de voorbije weken de commissie heeft gevolgd, zal hier een bekende vraag tegenkomen. Ik had deze vraag reeds gesteld aan de minister van Overheidsbedrijven, die mij naar u verwees als minister bevoegd voor de belangen van de reizigers. Deze moeten los worden bekeken van het bedrijf NMBS. Een beetje in strijd daarmee gaf hij als zijn mening te kennen dat het Raadgevend Comité en de Ombudsdienst bij de NMBS, best bij het transportbedrijf blijven, omdat de klachten en de adviezen toch veelal te maken hebben met de dienstverlening van het transportbedrijf voor de binnenlandse reizigers.

Wij zij het niet helemaal eens met deze opvatting, omdat verschillende adviezen en klachten ook de infrastructuur betreffen, en zeker het onthaal in de stations en de bijdragen van de NMBS tot voor- en natransport. Bovendien denk ik dat we er toch ook meer en meer rekening mee moeten houden dat de dienstverlening van het Raadgevend Comité en van de Ombudsdienst zich moet uitbreiden

23.03 Guido De Padt (VLD): La manière dont le ministre procède va dans le bon sens. Mais il ne dispose toujours pas d'outils scientifiques au niveau fédéral. L'avenir nous dira si c'est encore utile, à présent que la régionalisation de cette compétence est annoncée.

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Où faudra-t-il situer, après la restructuration de la SNCB, le Comité consultatif des usagers et le service de la médiation? D'après le ministre des Entreprises publiques, il est préférable que ces services demeurent auprès de l'entreprise de transports puisque les plaintes et avis portent en majeure partie sur la prestation de services aux voyageurs nationaux. Je ne suis toutefois pas d'accord avec le ministre: les plaintes ont souvent trait aux infrastructures, à l'accueil dans les gares et à l'avant- ou l'après-transport par la SNCB. En

tot het internationaal reizigersverkeer en misschien zelfs ook tot het goederenverkeer. Deze diensten worden stilaan steeds meer door andere operatoren geleverd. Deze namiddag kwam nog het voorbeeld van de Deutsche Bahn ter sprake, die een trein in zal leggen op de Oost-West-as. Daarom onze vraag.

Wat is het standpunt van de minister terzake? Hoe ziet hij de toekomst van het Raadgevend Comité en van de Ombudsdienst in de hele herstructurering van de NMBS?

24.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mijnheer Van den Bergh, mijn antwoord is tweeledig.

Op korte termijn denk ik dat wij de Ombudsdienst bij de NMBS moeten behouden, dicht bij de gebruiker. Wij moeten de knowhow en de mogelijkheden daar behouden.

Op lange termijn – dat is dan een situatie met meerdere spelers op het spoor – kan de vraag worden gesteld naar een unieke Ombudsdienst voor het spoor in het algemeen.

In werkelijkheid zou de toestand van de NMBS zo zijn dat er voor de werking van de NMBS, binnen zijn nieuwe structuren, een ombudsman zal zijn en dat er voor de werking van het spoor in het algemeen, gezien de regie gebeurt vanuit de administratie, zal de federale ombudsman daar de bevoegde persoon zijn. Er is dus automatisch voor iedere situatie een ombudsdienst.

24.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, u stelt dat het op korte termijn binnen de NMBS zal blijven.

24.04 Minister **Renaat Landuyt**: In het geval van de NMBS zit de ombudsman daar aangezien zij zelf de treinen bestuurt. Dit gaat niet op voor de instelling die de materialen in de hand heeft, het zogenaamde Infrabel. Daar hoeft u geen ombudsdienst te hebben aangezien er geen contact met de natuurlijke persoon, de klant, aanwezig is. Op termijn kan ik me voorstellen dat er nood zal zijn aan een ombudsdienst voor het spoor in het algemeen. Dat betekent op het moment dat er meer dan de NMBS alleen op het spoor zal zitten. Dat is hopelijk nog een verre toekomst.

24.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De dienstverlening in de stations hangt toch nauw samen met de infrastructuur van de stations. Ook over de bevoegdheden van Infrabel kunnen er adviezen of klachten komen.

24.06 Minister **Renaat Landuyt**: Niet direct. Als je de ombudsdienst plaatst bij de NMBS-holding heb je een voldoende koepelsituatie.

24.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dan zit alles er onder natuurlijk.

autre, il convient d'étendre ces services au transport international de voyageurs et peut-être même au transport de marchandises. Quelle est la position du ministre?

24.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le service de médiation sera maintenu auprès de la SNCB dans l'immédiat. A plus long terme, lorsque plusieurs opérateurs seront présents sur le rail, la question d'un service de médiation unique pour le rail pourra se poser. Un service de médiation SNCB fonctionnera pour les activités de la SNCB dans le cadre de ses nouvelles structures. Le service de médiation fédéral prendra le relais pour le rail en général, étant donné que l'administration est chargée du contrôle et de la régie. Il y aura donc un service de médiation pour chaque situation.

24.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Le service de médiation n'ira pas à Infrabel, qui s'occupe des infrastructures et n'a pas de contacts avec les usagers.

24.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Des plaintes ou des avis concernant, par exemple, l'infrastructure et la qualité du service dans les gares ne pourraient-elles être également adressées à Infrabel?

24.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Si le service de médiation est placé au sein du groupe SNCB, il sera intégré dans une structure faïtière.

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

25 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "het aanzetten tot overdreven snelheid door de makers van het televisieprogramma 'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (nr. 3963)

25 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'incitation à commettre des excès de vitesse par les concepteurs de l'émission télévisée 'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (n° 3963)

25.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dit lijkt mij een mooie vraag om deze commissie te beëindigen. Sommigen onder u hebben misschien het programma "De slechtste chauffeur van Vlaanderen" gezien. Ik heb deze vraag al heel lang geleden ingediend, toen de eerste uitzending op antenne ging. Door allerlei omstandigheden buiten mijn wil...

25.02 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb ze al in de krant gelezen.

25.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijn vraag heeft al in de krant gestaan?

25.04 Minister **Renaat Landuyt**: Toen ja, als eerste reactie.

25.05 Jos Ansoms (CD&V): Als eerste reactie, inderdaad. Nu zou ik graag weten wat u ervan denkt, want toen hebt u niet gereageerd.

25.06 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, ik dacht: ik zal eens zwijgen.

25.07 Jos Ansoms (CD&V): Daarom stel ik nu dus de vraag, want normaal gezien zijn ministers er heel vlug bij om bij dergelijke gelegenheden te reageren en u hebt toen gezwegen.

Ik heb de eerste uitzending gezien, de andere niet meer. Er werd een chauffeur opgevoerd die, voor dit programma, met een wagen rondreed met een snelheid van 160 kilometer per uur in een bebouwde kom, over een ononderbroken witte streep draaide, enzovoort, allemaal voor het entertainment van de mensen.

Artikel 10, 6° van het verkeersreglement bepaalt dat het verboden is om een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden. Artikel 2, 3° van het koninklijk besluit over de zware overtredingen maakt er een zware overtreding van de eerste graad van. Hier heeft duidelijk een wetsovertreding plaatsgevonden. Eigenlijk zou men kunnen verwachten dat tegen de zender of het programma, of de makers ervan, een proces-verbaal zou worden opgesteld. Dat zou men kunnen vermoeden als men in een rechtsstaat leeft.

Mijnheer de minister, ik weet dat ik er nu van profiteer om gratis juridisch advies te krijgen van een eminente jurist. Mijn vragen zijn de volgende. Vindt u dat zulke handelwijze valt onder artikel 10, 6° van het verkeersreglement? Zo ja, vindt u dan dat de politie en het parket hadden moeten optreden? Ik vind het toch nogal sterk dat zoiets gebeurt en dat men daar niets tegen doet, terwijl de brave burger die zijn krant koopt en met twee wielen op het voetpad parkeert een zware boete moet betalen. Zo wordt dat dan gezegd door de man in de straat.

Vindt u dat daartegen niet moet worden opgetreden? Dat kan ook.

25.07 Jos Ansoms (CD&V): Dans le programme de télévision "De slechtste chauffeur van Vlaanderen" (le plus mauvais chauffeur de Flandre), un automobiliste est incité à commettre de très graves excès de vitesse. Or l'article 10, 6, du règlement sur la police de la circulation routière interdit l'incitation à rouler à une vitesse excessive et à l'article 2, 3, de l'arrêté royal sur les infractions graves, cette infraction est rangée dans la catégorie des infractions graves du premier degré.

Ce qui est montré dans ce programme de télévision tombe-t-il sous l'application de l'article 10, 6°? La police et le parquet doivent-ils agir? Le ministre juge-t-il moralement acceptable qu'une chaîne de télévision provoque la commission de semblables infractions? Invitera-t-il VTM à arrêter ce programme? Ne convient-il pas de rendre punissables d'autres formes de conduite agressive?

Vindt u dan dat het moreel aanvaardbaar is dat een TV-zender zulke zware overtredingen uitlokt? Als u dit onaanvaardbaar vindt, vindt u dan niet dat men daarmee moet ophouden? Blijkbaar niet, want men gaat er nog mee verder. Ik zag het deze week nog op de televisie.

Artikel 10, ten zesde van het verkeersreglement ziet alleen het aanzetten tot overdreven snelheid, tot alcohol en druggebruik en het rijden zonder rijbewijs als een strafbaar feit. Vindt u niet dat het tijd wordt dat ook andere vormen van agressief rijgedrag zoals door het rood licht rijden en het negeren van belangrijke voorrangregels ook wordt opgenomen in het verkeersreglement? Ik heb in Telefacts ook een reportage over extreme rally en allerlei nieuwe fenomenen gezien. Ik kan het allemaal niet meer volgen, maar ik heb een zoon van 20 jaar die mij op de hoogte houdt van deze zaken. Is het niet hoog tijd dat de overheid, maar u als minister in de eerste plaats, daartegen optreedt?

25.08 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, van het juridisch advies zal ik een politiek advies maken. Ik denk dat er in de situatie die u hebt beschreven, en zeker in het eerste programma waarover u sprak over snelheid op de weg, er zeker elementen aanwezig zijn die toetsbaar zijn aan artikel 10, ten zesde van het verkeersreglement. De politieke tip in deze zou zijn dat daar waar de minister van Mobiliteit enige invloed heeft op het pro-actief optreden van politie, hij iets minder mogelijkheden heeft om zicht te hebben op het reactief optreden van politie en parket.

In uw plaats zou ik vragen aan de minister van Justitie of ze kennis heeft van het feit dat het plaatselijk parket is opgetreden zodra men via de televisie of de pers kennis had genomen van de feiten die daar getoond werden. Ik meen dat dit een normale reactie is. In sommige arrondissementen reageerde de procureur door effectief opdracht te geven om een en ander te laten onderzoeken. Het bewijsmateriaal kan men halen waar het is, men heeft trouwens al veel aan de hand van verklaringen. Er stonden in de krant verklaringen die best nog eens getoetst worden.

Maar nogmaals: voor een deel is dat de autonomie van de plaatselijke parketten. De minister van Justitie zal vlugger een antwoord krijgen op de vraag of het al of niet gebeurd is dan de minister van Mobiliteit. Ik zou eigenlijk de vraag aan de minister van Justitie moeten stellen. Rechtstreeks kan ik u het antwoord niet geven, het ligt op de rand van mijn bevoegdheden. Dat is mijn suggestie. De minister van Justitie weet misschien meer. Het lijkt me de moeite die vraag te stellen. U weet trouwens ook dat de minister van Justitie een injunctierecht heeft. Zij hoeft zelfs geen mening te uiten; zij kan zeggen of zij al dan niet bereid is actie te ondernemen.

Ook de regionaal bevoegde ministers inzake Media zouden bijvoorbeeld contact kunnen leggen met de zenders om bepaalde, op de rand van strafbare feiten niet tot het scenario van een programma te verheffen. Dat is echter het debat rond het mediarecht en de mate waarin je zulke zaken regionaal wenst te reglementeren. Als overheid kan ik alleen maar uw verontwaardiging delen. Het druist in ieder geval in tegen alle inspanningen van heel wat personen die zich inzetten voor verkeersveiligheid. Gelukkig heeft dezelfde zender ook een beter programma waarin men de vaststelling van overtredingen kan volgen.

25.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Il ne fait aucun doute qu'il conviendrait de voir si la situation mise en scène dans ce programme de télévision, à savoir l'incitation à rouler à une vitesse excessive, n'est pas en contravention avec l'article 10, 6, du règlement sur la police de la circulation routière. C'est à la ministre de la Justice qu'il appartient de décider si une intervention du parquet est opportune, d'autant qu'elle a un droit d'injonction positive.

Le ministre flamand des médias pourrait se mettre en rapport avec les chaînes de télévision pour les inviter à ne pas montrer à l'écran des infractions car une telle pratique va à contre-courant de tous les efforts fournis en faveur de la sécurité routière. Par bonheur, une autre émission de télévision vise spécifiquement à promouvoir la sécurité routière.

25.09 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog twee bijkomende vragen.

Mijnheer de minister, bevoegd inzake Mobiliteit en Verkeer, ik meen dat het niet onbelangrijk is dat iemand in uw functie eventueel zijn collega van Justitie daarop wijst en, als federaal verantwoordelijke minister, ook zijn collega's van de gewestelijke regeringen daarop wijst. Het is belangrijk dat u uw mening terzake geeft en dat u eventueel aan de minister van Justitie vraagt dat zij gebruik zou maken van haar injunctierecht. Ik denk dat dit de taak is van de bevoegde minister die de verkeersveiligheid in ons land moet dienen, in de echte zin van het woord, als minister. U had dat al kunnen doen maar u hebt dat bij mijn weten nog niet gedaan.

25.09 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre de la Mobilité me semble être la personne la mieux placée pour poser ces questions à la ministre de la Justice et au ministre communautaire compétent.

25.10 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Ansoms, ik ben terzake het slachtoffer van mijn bescheidenheid. Ik vroeg mij af: zou ik mij daar nu mee bemoeien of niet. Maar ik zal uw wenk ter harte nemen. Ik ga mij meer bemoeien. Ik voel mij trouwens al een beetje zekerder dan in die periode. Toen was ik al blij dat de autoriteiten hun mening hadden gezegd.

25.10 Renaat Landuyt, ministre: Je n'y manquerai pas.

25.11 Jos Ansoms (CD&V): U bent het er dan ook mee eens dat de wet terzake, artikel 10, 6^e, best wordt uitgebreid?

25.12 Minister Renaat Landuyt: Ik denk dat het niet nodig is. Ik wil dat wel eens onderzoeken maar ik denk dat het niet nodig is omdat dat artikel op zich, naar mijn bescheiden oordeel, voldoende is om te kunnen optreden. Indien men dat zou doen, zou dat ook de beste...

25.12 Renaat Landuyt, ministre: Et je vais même faire examiner la possibilité d'élargir le champ d'application de l'article 10, 6.

25.13 Jos Ansoms (CD&V): Maar voor andere overtredingen, bedoel ik. Mijn laatste vraag. Nu is het beperkt tot "aanzetten tot overdreven snelheid," maar wij zouden hetzelfde kunnen doen voor andere zeer gevaarlijke overtredingen als door het rode licht rijden, enzovoort. Dat valt daar nu niet onder. Dus is mijn laatste vraag: vindt u het zinvol dat de wet op het verkeersreglement in die zin wordt uitgebreid?

25.14 Minister Renaat Landuyt: Ik zal met de federale commissie toetsen of het aangewezen is dat te doen. Men kan dat wel formuleren maar iedere keer moet men de inschatting maken: hoe gaan wij dat controleren?

De **voorzitter:** Goed, na die boodschap kunnen wij deze commissie afsluiten en op een gezapig tempo naar huis rijden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.09 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.09 heures.