



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

mercredi

14-02-2001

14-02-2001

15:30 uur

15:30 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

- Samengevoegde interpellaties van 1
- de heer Lode Vanoost tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de precaire toestand van Sabena" (nr. 680)
 - de heer Jean-Pol Poncelet tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de situatie van Sabena" (nr. 696)
 - de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de noodtoestand waarin Sabena zich bevindt" (nr. 699)
- Sprekers:* **Lode Vanoost, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Jean-Pol Poncelet**, voorzitter van de PSC-fractie, **Francis Van den Eynde**
- Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Delcrederiedienst" (nr. 3359) 6
- Sprekers:* **Annemie Van de Casteele, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het internet" (nr. 3362) 7
- Sprekers:* **Yves Leterme**, voorzitter van de CVP-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3367) 10
- Sprekers:* **Jean-Pierre Grafé, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het gebruik der talen bij de Bank van De Post" (nr. 3402) 11
- Sprekers:* **Jean-Pierre Grafé, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties
- Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen uit het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract met de NMBS" (nr. 3219) 11
- Sprekers:* **Frieda Brepoels**, voorzitter van de

SOMMAIRE

- Interpellations jointes de 1
- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation précaire de la Sabena" (n° 680)
 - M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation de la Sabena" (n° 696)
 - M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation critique de la Sabena" (n° 699)
- Orateurs:* **Lode Vanoost, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Jean-Pol Poncelet**, président du groupe PSC, **Francis Van den Eynde**
- Question orale de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le service national du Ducroire" (n° 3359) 6
- Orateurs:* **Annemie Van de Casteele, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Internet" (n° 3362) 7
- Orateurs:* **Yves Leterme**, président du groupe CVP, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3367) 10
- Orateurs:* **Jean-Pierre Grafé, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'emploi des langues à la Banque de La Poste" (n° 3402) 11
- Orateurs:* **Jean-Pierre Grafé, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques
- Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations découlant du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion avec la SNCB" (n° 3219) 11
- Orateurs:* **Frieda Brepoels**, présidente du

VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van Nederland voor grensoverschrijdende light-railverbindingen in de Euregio" (nr. 3251)

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

Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets hollandais d'instaurer des liaisons ferroviaires légères transfrontalières dans l'Eurégion" (n° 3251)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de tarieven bij de NMBS met ingang van 1 februari 2001" (nr. 3311)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de informatie van de NMBS bij de tariefverhoging van 1 februari 2001" (nr. 3312)

- de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongelijkheid die het gevolg is van de veelheid aan vervoersformules bij de NMBS" (nr. 3387)

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

Questions orales jointes de - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la hausse des tarifs de la SNCB à partir du 1er février 2001" (n° 3311)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'information donnée par la SNCB à l'occasion de la hausse des tarifs du 1er février 2001" (n° 3312)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les inégalités générées par la multiplicité des formules de transport de la SNCB" (n° 3387)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van - de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Zaventemakkoord" (nr. 3363)

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de zogenaamde Chabert-route" (nr. 3392)

- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord met betrekking tot de luchthaven" (nr. 3395)

- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verschuiving van de geluidshinder van weekendvluchten naar Vlaams-Brabant" (nr. 3401)

Sprekers: **Jozef Van Eetvelt**, **Bart Laeremans**, **Dirk Pieters**, **Willy Cortois**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de - M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à Bruxelles-National" (n° 3363)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de la "route Chabert" ainsi dénommée" (n° 3392)

- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport" (n° 3395)

- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transfert des nuisances sonores générées par les vols du week-end vers le Brabant flamand" (n° 3401)

Orateurs: **Jozef Van Eetvelt**, **Bart Laeremans**, **Dirk Pieters**, **Willy Cortois**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Mondelinge vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjareninvesteringsplan van de NMBS" (nr. 3390)

Sprekers: **Koen Bultinck**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question orale de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3390)

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-

de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijkheid om een aantal Thalys-treinen te laten stoppen in Zaventem en de gevolgen ervan voor het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 3377)

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

première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'éventualité d'un arrêt Thalys à Bruxelles-National et l'impact que celui-ci pourrait avoir sur le trafic voyageurs intérieur" (n° 3377)

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de relatie tussen de structuur van de NMBS en het op tijd rijden van de treinen" (nr. 3378)

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

Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le lien entre la structure de la SNCB et le fait que les trains arrivent à l'heure" (n° 3378)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van de Vlaamse minister-president Dewael over de inbreng van de gewesten in de NMBS" (nr. 3404)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van de Vlaamse minister-president Dewael over het verdwijnen van de communautaire verdeelsleutel voor de spoorinvesteringen" (nr. 3405)

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Questions orales jointes de
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations du ministre-président flamand Dewael sur l'apport des communautés à la SNCB" (n° 3404)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations du ministre-président flamand Dewael sur la suppression de la clé de répartition pour les investissements dans le secteur ferroviaire" (n° 3405)

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 14 FEBRUARI 2001

15:30 uur

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

du

MERCREDI 14 FÉVRIER 2001

15:30 heures

De vergadering wordt geopend om 16.34 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 16.34 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

Le **président**: Est-ce que le vice-président veut me remplacer puisque je me suis inscrit dans le débat?

Voorzitter: Jacques Chabot.

Président: Jacques Chabot.

01 **Samengevoegde interpellaties van**

- de heer Lode Vanoost tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de preciaire toestand van Sabena" (nr. 680)
- de heer Jean-Pol Poncelet tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de situatie van Sabena" (nr. 696)
- de heer Francis Van den Eynde tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de noodtoestand waarin Sabena zich bevindt" (nr. 699)

01 **Interpellations jointes de**

- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation précaire de la Sabena" (n° 680)
- M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation de la Sabena" (n° 696)
- M. Francis Van den Eynde au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation

critique de la Sabena" (n° 699)

01.01 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik zal misschien even uitleggen waarom ik vorige week dit interpellatieverzoek heb ingediend.

Mijnheer de minister, u hebt de audit die door de pilotenvereniging en het personeel was aangevraagd ter beschikking gesteld. Ik heb dinsdag de tijd genomen om die helemaal door te nemen. Volgens mij staan in die audit toch een aantal dingen die mij de wenkbrauwen deden fronsen. Ik heb het dan meer bepaald over de rol van de aandeelhouder de Staat en zijn vertegenwoordigers, namelijk de Belgische leden van de raad van bestuur.

Ik heb mijn interpellatieverzoek ingediend en mijn verzoek werd behandeld op de Conferentie van voorzitters. Als alles vlot verloopt, kan de interpellatie de week daarna op de agenda worden geplaatst. Donderdag heeft de aandeelhoudersvergadering anders beslist en de zaak nog even uitgesteld zodat het lot van Sabena nog even in de lucht hangt. Ik voel mij dan ook enigszins ongemakkelijk.

Wat ik in die audit heb gelezen, verdient volgens mij zonder meer een ernstig debat in deze commissie. Ik wou daaraan trouwens toevoegen dat de pilotenvereniging BCA een brief heeft gestuurd naar deze commissie waarin zij verklaren dat zij hun visie op die audit willen toelichten. Ik vind dit een goed idee. Volgens mij moet evenwel rekening worden gehouden met

mijn opmerking van vorige keer. Als wij in de nabije toekomst zowel de heren Muller en Dubois als het personeel willen horen, moeten wij volgens mij eerst de vakbonden horen en pas dan de BCA. Volgens mij moet alles in de juiste volgorde verlopen.

Ik voel mij zoals reeds gezegd een beetje ongemakkelijk. Volgens mij moet er een ernstig debat komen over de manier waarop Sabena de jongste jaren werd bestuurd. Hoe werden de belangen van de Belgische aandeelhouder behartigd? Ondertussen is er echter nog geen akkoord tussen de vakbonden en de Sabena-directie. Als ik de verklaringen in acht neem, zou ik op dit moment dan ook durven pleiten voor een uitstel van dit debat tot wanneer het akkoord er is. Het staat de andere interpellanten uiteraard vrij om al dan niet op dit aanbod in te gaan. Ik doe dit voorstel wetende dat de andere interpellanten en de minister het niet met mij eens moeten zijn.

01.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijn reactie op dit voorstel is gunstig, alhoewel ik het debat zeker niet uit de weg wil gaan. Gelet op de onderhandelingen zal het mij vandaag niet mogelijk zijn om op alle vragen te antwoorden. Ik moet rekening houden met het feit dat dit een openbare vergadering is en ik moet het algemeen belang behoeden. Men kan mij dit kwalijk nemen, maar als het algemeen belang gediend is met het nu nog niet meedelen van een aantal gegevens dan zal ik dat ook niet doen. Ik wil de interpellaties echter niet uit de weg gaan.

Vorige week werd in de commissie afgesproken om de hoorzittingen iets uit te stellen tot wanneer er een akkoord is. We wensen de onderhandelingen immers niet te beïnvloeden. Laten wij niet vergeten dat we hier praten over de toekomst van 12.000 gezinnen.

Het staat de commissie en haar leden natuurlijk volkomen vrij om terzake hun rechten te laten gelden.

01.03 **Jean-Pol Poncelet** (PSC): Monsieur le président, je ne comprends pas votre attitude. Le règlement est le règlement. Et conformément à ce règlement, la parole est d'abord aux interpellateurs et ensuite au gouvernement. Je ne puis accepter cette procédure, malgré toute ma sympathie pour le ministre. Vous devez d'abord donner la parole aux trois interpellateurs, nous entendrons le ministre ensuite et nous utiliserons notre droit de réplique si nous l'estimons nécessaire. Sur le plan de la procédure, ce qui est proposé n'est malheureusement pas correct.

J'ai entendu les propos du ministre et, pour éviter toute ambiguïté, j'annonce immédiatement que, malgré mon appartenance à l'opposition, je ne déposerai pas de motion après mon interpellation. Cela n'enlève rien à l'intérêt du sujet mais je crois, en effet, vu les circonstances et le report de l'assemblée générale, qu'il faut se comporter d'une manière correcte à l'égard des enjeux. Je poserai quelques questions mais je confirme que je ne veux pas faire aujourd'hui de cette affaire une opération politique partisane. Nous aurons, je l'espère, l'occasion d'en débattre quant au fond d'une manière plus détaillée.

Nous connaissons l'évolution rapide du dossier. Je voudrais me concentrer sur trois points, monsieur le ministre, évidemment en relation avec la démarche antérieure que j'ai faite auprès de vous.

Le premier point est d'ailleurs explicitement une de mes questions précédentes sur laquelle je continue à insister et pour laquelle je n'ai pas encore de clarification. Il s'agit de tout le problème des positions en dollars et en kérosène, le «hedging», et les conditions dans lesquelles ces positions ont été vendues par la société. Je vous ai demandé des explications qui ne m'ont pas vraiment rassuré parce que je n'ai pas eu de véritable réponse.

Je voudrais revenir sur deux déclarations. La première est celle de M. Dubois, secrétaire général de la société, qui a dit sur les antennes de la RTBF à propos de la vente des positions, surtout pour le kérosène, je cite: "Tous les spécialistes consultés nous ont expliqué que le baril de pétrole allait coûter 15 dollars et que, dès lors, il y avait une logique de les vendre". Ces propos ont explicitement été repris sur les antennes de la RTBF.

Je constate aujourd'hui que, dans une interview du 7 février au journal "Le Soir", M. Valère Croes, président du conseil, qui n'est tout de même pas n'importe qui, à propos du même problème, quand on lui pose la question: "Le management s'attendait-il à ce que le fuel et le dollar baissent?", répond: "Je n'en sais rien".

Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il y a une contradiction entre les déclarations du président du conseil et celles de son secrétaire général sur un problème essentiel et fondamental puisque vous nous avez vous-même expliqué que c'était notamment le cours du kérosène et celui du dollar qui étaient des facteurs essentiels de la rentabilité

de l'entreprise.

Je souhaite vraiment faire la clarté sur les conditions dans lesquelles cette décision a été prise.

Je voudrais évoquer deux autres problèmes, l'audit de l'IPSE demandé par le personnel et certains détails de l'assemblée générale.

A propos de l'audit demandé par le personnel, on me dit que parmi les 17 documents demandés par le personnel ou les auditeurs, deux seulement ont été mis à la disposition des auditeurs. Est-ce vrai? Si c'est le cas, on peut évidemment comprendre que les conclusions que l'on en tire ne couvrent pas l'entièreté du problème et, ce qui est surprenant, c'est le caractère péremptoire de certaines conclusions tirées, en tout cas publiquement et pas toujours par ceux qui avaient réalisé l'audit.

Pourquoi ces documents n'ont-ils pas été mis à leur disposition malgré des précautions de confidentialité qui avaient été suggérées? Sur quelle base la direction d'abord, et vous-même je crois, avez-vous conclu aussi catégoriquement que Blue Sky était ce qu'il fallait faire sans aucune nuance et qu'il n'y avait pas de transfert indu de Sabena vers Swissair?

Je voudrais connaître le contexte dans lequel tout cela s'est déroulé. Y a-t-il vraiment eu un problème de fourniture de documents aux auditeurs et au personnel chargés de travailler sur ce dossier et d'où chacun tire-t-il ses conclusions?

Le deuxième problème est celui de l'assemblée générale. Je note qu'elle s'est réunie et qu'elle est à nouveau convoquée pour le 23 février. J'ai lu que des actionnaires, appelés par ailleurs minoritaires, avaient posé un certain nombre de questions, avaient demandé pour quelles raisons un certain nombre de documents ne leur avaient pas été transmis, et singulièrement le contrat qui constitue la création de ce qu'on appelle la structure AMP. J'aimerais connaître votre avis sur la question posée par ces actionnaires et si leur revendication d'accéder à ces documents est légitime ou pas, en tant qu'actionnaires de l'entreprise. Pourquoi ne leur a-t-on pas fourni ces documents de façon à leur permettre – je suppose que c'est ce que l'on cherche – d'être solidaires des décisions que la majorité des actionnaires doit prendre?

Voilà, monsieur le ministre, les problèmes du «hedging», de l'audit et de l'assemblée générale,

dans le contexte évoqué par mon collègue Vanoost et votre première réponse. Je le répète, je ne vais pas conclure par une motion sur ce sujet aujourd'hui puisque nous aurons l'occasion, je l'espère, d'y revenir.

01.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het zal niet zo vaak gebeuren dat ik het eens ben met de meerderheid of met iemand die daartoe behoort, maar vandaag was ik het eerder eens met de heer Vanoost over het feit dat wij enigszins vroegtijdig interpellieren over deze zaak. Ik had een interpellatieverzoek ingediend omdat ik het dossier van nabij volg en omdat wij inderdaad moeilijk op voorhand kunnen weten wanneer wij in deze zaak eindelijk klaarheid zullen krijgen. U zult zich herinneren, mijnheer de minister, dat ik ook vorige week een vraag hierover wilde stellen in de plenaire vergadering. Ik heb die vraag ingetrokken omdat u mij toen liet weten dat de vergadering pas 's avonds zou doorgaan en de definitieve beslissing die wij toen verwachtten, is er nog niet gekomen. Bijgevolg zijn wij op dit ogenblik weer in afwachting van beter nieuws, of minstens van nieuws.

Ik neem de gelegenheid te baat om net als de heer Poncelet en de heer Vanoost uw aandacht te vestigen op enkele zaken. Ik beken eerlijk dat mijn zorg in dit dossier niet in eerste instantie Sabena is. Sabena is een maatschappij die het al een hele tijd niet briljant doet, die vroeger heel prestigieus was, maar in de huidige luchtvaartmarkt niet echt meer presteert. Mij is het vooral te doen om de meer dan tienduizend werknemers van Sabena: ik zou hen niet graag hun baan zien verliezen. Zonder te willen overdrijven, zou ik mijn bezorgdheid willen uitdrukken in twee woorden die wij allemaal begrijpen: Renault Vilvoorde. Daar gaat het mij om, om die mensen, of zij nu piloot zijn of personeel op de grond. Op dat vlak denk ik dat een paar zaken toch mogen worden benadrukt. Eerst en vooral is de maatschappij nu al jaren aan het slabakken. De verantwoordelijkheid van de huidige regering is op dat vlak dus niet de enige. Men heeft wel de meest eigenaardige politiek gevolgd met die maatschappij. Ik herinner mij de tijd van een mogelijk huwelijk met KLM, wat op bepaalde veto's botste. Mij werd daarover altijd gemeld dat dit met taalverhoudingen te maken had. Het huwelijk met Air France was ook al een mislukking. Bij Swissair heb ik de indruk dat indien Sabena de bruid is, de bruidegom nogal geneigd is vreemd te gaan en minder bezorgd is om het welzijn van de bruid dan wel om het eigen welzijn.

Dit kan allemaal misschien minder abnormaal zijn dan het lijkt waar het de internationale zakenwereld betreft, maar dit heeft toch minstens als gevolg dat de waarde van Sabena waarvan ik reeds vermeldde dat zij sterk aangetast was, op dit ogenblik nog meer is aangetast.

Wanneer ik dan zoek naar de troeven waarover u nog beschikt in dit dossier, denk ik dat dit niet echt Sabena is dan wel de luchthaven en het feit dat de basisluchthaven van Sabena Brussel is. Wij hebben nu ongeveer twee uur aan een stuk de kritiek uitgegoten over het hoofd van de voorzitter van BIAC, al heb ik de indruk dat die daar wel tegen kan. Brussel zelf is echter een troef, de ankerplaats Brussel.

Op dat vlak kan wel een en ander worden uitgespeeld, want zonder een paar stevige troeven bent u mijns inziens in dit dossier ontwapend. Misschien moet ik u aanzetten een beetje te zondigen tegen uw liberale principes. Misschien moet u in dit geval het eigen terrein meer uitspelen en is een beetje minder vrijhandel op dat terrein aan te bevelen.

Evenmin als de heer Poncelet zal ik nu een motie indienen. Ik denk dat wij binnenkort helaas op dit dossier zullen moeten terugkomen. Misschien is het overbodig om deze troefkaart onder uw aandacht te brengen, ik wil uw handelen in dit dossier immers niet onderschatten. Ik doe dit enkel uit bezorgdheid over het lot van die kleine 12.000 werknemers.

01.05 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, sta mij toe de commissieleden te bedanken voor hun verantwoordelijkheidszin in deze. Ik heb zelf lang deel van de oppositie uitgemaakt en ik begrijp dat het niet vanzelfsprekend is om over een dossier met een dergelijk groot belang nu niet een aantal vanzelfsprekende vragen te stellen. Het getuigt van de manier van werken die we in deze commissie al geruime tijd aanhouden. Ik heb er ook nooit een probleem van gemaakt om – weze het vaak achter gesloten deuren – confidentiële informatie mede te delen en zelfs onder bepaalde afspraken ter beschikking te stellen. Ik denk aan de valorisatiestudie, die gemaakt is ter gelegenheid van de strategische operatie van april 2000 met Swissair en de audit zelf. Ik vind dat dit toch even mag worden gezegd.

Cela dit, les questions posées par MM. Poncelet et Van den Eynde doivent trouver une réponse. Je ne me déroberai donc pas.

M. Poncelet a parlé des audits. La réponse a été préparée par l'entreprise elle-même et je vous la livre. Les auditeurs ont eu accès à tous les documents économiques et financiers qu'ils souhaitaient consulter. Dans le rapport, les auditeurs se sont même félicités de l'appui qu'ils ont reçu de la part du management (je cite un extrait du rapport: "a significant cooperation from management representatives), de la volonté de ce dernier de répondre à toutes les questions et de partager l'information. Les rapports et informations fournis comprennent ce qui avait été initialement demandé, mais aussi ce qui fut demandé par la suite.

Toutefois, l'Association belge des pilotes avait souhaité avoir accès à certains contrats liés par une clause de confidentialité. Ces contrats liant l'entreprise ou les actionnaires n'ont pas été communiqués, dans le respect de la clause juridique de confidentialité.

C'est probablement là le fondement de votre question.

L'analyse des résultats de l'audit faite par le management n'est pas fondamentalement différente de celle réalisée par les organisations représentatives. En effet, au sujet des transferts éventuels, les auditeurs n'ont pas identifié d'enrichissement anormal de filiales de S-AIR Group. Il convient toutefois de souligner que cette étude n'a probablement pas pu être conduite à fond. Par ailleurs, sur la base des informations reçues, rien n'indique l'existence éventuelle d'un tel problème. Rien n'indique non plus le contraire. De plus, les audits demandés par le conseil d'administration de Sabena confirment cette thèse.

Les auditeurs américains confirment la situation financière dramatique dans laquelle se trouve aujourd'hui la compagnie. Et l'audit confirme que le plan de redressement dénommé "Blue Sky" est considéré comme un minimum pour assurer la viabilité à moyen terme de la compagnie. Il l'exclut à long terme. Le plan "Blue Sky" s'étirant sur deux ans, cela va d'ailleurs de soi.

Cependant, monsieur le président, chers collègues, que vaudrait un plan à long terme que l'on ne pourrait pas appliquer directement? Vu la situation financière actuelle de la société, il serait inconscient de conclure un plan à long terme, alors que les actions les plus importantes doivent se faire à court terme, qu'on le veuille ou non.

Lors de l'assemblée générale des actionnaires, à

laquelle assistait mon chef de cabinet ici présent, des actionnaires minoritaires ont posé des questions orales, auxquelles il a été répondu. Il semblerait toutefois que les demandes concernaient les contrats de leasing, alors que ces derniers ne doivent nullement être communiqués aux actionnaires. En effet, l'article 556 du Code des sociétés prévoit que "l'assemblée approuve les droits dont l'exercice dépend d'un changement de contrôle de la société."

Ce n'est donc pas de la mauvaise volonté, mais dans le contexte actuel, être plus ouvert que ce qui est prévu par la loi peut représenter un risque.

Cela explique l'attitude qui a été prise.

J'en arrive à votre question relative à l'AMP. Les accords convenus entre la Sabena et Swissair, qui datent de 1995, prévoyaient déjà – et ici le nom n'est pas en cause puisqu'à l'époque, on parlait de "Diamondmodel" – une collaboration étroite entre les deux compagnies aériennes sur le plan des réseaux et de la vente. La création de l'AMP en tant que telle n'est en rien contraire aux accords de 1995 puisque cette décision portait sur le contrôle de la Sabena et la composition de son conseil d'administration.

Dans l'attendu de la décision, la commission prend note du fait que tout changement majeur proposé par un planning conjoint des routes doit être soumis à l'approbation du conseil d'administration. La direction de la Sabena m'a confirmé que cela avait toujours été le cas depuis 1995.

Comme vous l'avez dit, j'espère que l'on trouvera une bonne solution à ce dossier et qu'on pourra en éclaircir tous les éléments, même ceux qui sont confidentiels. L'année passée déjà, monsieur le président, cette commission a débattu de ce problème en se basant sur les documents d'audit.

Telles sont mes réponses à vos questions, mais il est évident que j'étudierai ce dossier en détail.

Mijnheer Van den Eynde, wij bevinden ons inderdaad niet in een gemakkelijke situatie, maar of wij een zwakke positie bekleden, dat weet ik toch niet.

Ik zal mij terzake beperken tot een element, met name het contract dat de Belgische Staat sloot met de Zwitserse aandeelhouder. De Belgische Staat zal haar contractuele verplichtingen nakomen en ik herhaal dat ik het bedrijf zal

verzoeken hetzelfde te doen.

Wanneer de Belgische Staat haar contractuele verplichtingen nakomt en wanneer het bedrijf de contractuele voorwaarden vervult – wat ik hoop – dan is mijn positie glashelder, in die zin dat alsdan de Zwitserse aandeelhouder zijn contractuele verplichtingen ook moet uitvoeren. Pacta sunt servanda. Van dit spreekwoord zal de Belgische Staat geen duimbreed afwijken.

Met dit element moet u rekening houden, mijnheer Van den Eynde, wanneer u – overigens niet ten onrechte – vaststelt dat de situatie niet gemakkelijk is. Er werd evenwel een contract ondertekend waarin de rechten en de verplichtingen voor alle partijen duidelijk worden bepaald. Ik ga ervan uit dat wanneer zowel het bedrijf als de Belgische Staat dit contract naleven, de Zwitserse aandeelhouder zijn verplichtingen eveneens volledig zal moeten uitvoeren. Dat lijkt mij duidelijk.

01.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de minister, uiteraard zullen wij op een meer passend moment terugkomen op deze aangelegenheid. Het verheugt mij dat u in niet mis te verstane bewoordingen zegt dat wanneer de Belgische Staat haar deel van de contractuele verplichtingen naleeft, het andere deel ervan onverminderd moet worden uitgevoerd. Waarvan akte.

01.07 Jean-Pol Poncelet (PSC): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse dont je prends acte. Mais comprenons-nous bien, au nom de mon groupe, je voudrais dire, pour ceux qui en douteraient, que ce que nous souhaitons, c'est que ce dossier aboutisse, que l'on continue, au centre de notre pays, à créer de la richesse et de la valeur ajoutée au bénéfice de tous les travailleurs et de tous ceux qui en vivent et de tout le pays.

Sur le plan collectif, il n'y a pas d'ambiguïté, je crois que c'est notre devoir de poser des questions et de faire la clarté, et nous allons le faire quand les événements se seront calmés. J'espère que le dossier aura abouti, puisque c'est la formule qu'on utilise. Et j'espère que les éléments de réponse que vous avez apportés seront de nature à aider à cela.

Et vous avez aussi besoin de l'accord de ceux qui ont des préoccupations, notamment les membres du personnel navigant. Il faut les convaincre que les choses se passent dans de bonnes conditions, et, dans ce sens, il m'apparaît important qu'on

réponde à leurs questions et préoccupations. J'espère que ceci pourra y contribuer. Mais il est évident qu'il sera indispensable de faire toute la clarté sur la manière dont tout cela a été géré, et je m'inscris donc pour ce rendez-vous.

01.08 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, pacta sum servanda. U kunt zich niet inbeelden met welke kracht ik hoop dat u gelijk hebt, maar ik weet dat op internationaal vlak het recht van de sterkste soms de verdragen overtroeft. Wij zullen daar later op terugkomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

02 Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Delcredere-dienst" (nr. 3359)

02 Question orale de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "le service national du Ducroire" (n° 3359)

02.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, gelet op de vorige discussie over Sabena en gelet op het feit dat de minister nog enkele zware dossiers zal moeten afhandelen, stel ik met enige schroom een vraag over de Nationale Delcredere-dienst. Deze instelling is immers, in vergelijking met Sabena, Belgacom en De Post, klein. Er werken amper een tweehonderdtal mensen. Desalniettemin gaat het over veel geld en de Nationale Delcredere-dienst werkt in een sector waarbij in afgeleide orde heel veel personen betrokken zijn. Vandaar dat ik toch mijn vraag vandaag aan de orde wil brengen.

Mijnheer de minister, in mei vorig jaar, toen de regering nog snel en efficiënt een oplossing aan alle problemen zou bieden, heb ik u vragen gesteld over de problemen in verband met de Nationale Delcredere-dienst, inzonderheid over de gevolgen van de toen in het vooruitzicht gestelde oppensioenstelling van de directeur-generaal van de dienst, de heer Boes, eind mei 2000. Er was toen overigens al een oproep gepubliceerd tot kandidaten voor de invulling van die functie. U hebt destijds geantwoord dat de daaropvolgende Ministerraad zou beslissen over de opvolging van de directeur-generaal. Nadien moesten we echter vaststellen dat de oppensioenstelling van de heer

Boes met zes maanden werd uitgesteld en dat deze pas op 31 oktober 2000 met pensioen is gegaan. De man is intussen nog steeds niet opgevolgd en blijkbaar wordt de zaak steeds vooruitgeschoven. Nochtans werden er kandidaten opgeroepen voor de functie van directeur-generaal, die werden onderworpen aan een selectieproef door een extern bureau.

De regering denkt het probleem van de opvolging op te lossen door de leiding aan twee personen toe te vertrouwen, wat zeker niet goed is voor de interne communicatie. Niemand weet dan tot wie hij of zij zich moet richten en dat brengt – dat is menselijk – spanningen met zich. U zult mij vergeven dat ik dit als een puur politieke beslissing omschrijf. Wegens de al dan niet politieke aanhorigheid van de kandidaten wil of kan de regering de knoop niet doorhakken.

Een ander probleem betreft het taalkader. Hoewel de personeelsformatie een hele tijd geleden is aangepast, is er nog steeds geen taalkader goedgekeurd, waardoor er in die administratie geen bevorderingen meer kunnen gebeuren, wat een aantal ambtenaren ten zeerste frustreert.

Vervolgens is er het probleem dat de raad van bestuur sinds 22 april 2000 ontslagnemend is. U hebt vorig jaar gezegd dat u voor de continuïteit zou zorgen, mijnheer de minister, maar we moeten vaststellen dat een aantal personen niet meer gemotiveerd is om van de raad van bestuur deel uit te maken. Daardoor kan de raad niet meer rechtsgeldig samenkomen en kan hij dus evenmin beslissingen nemen, wat een zware hypotheek legt op de werking van een dienst, die nochtans - daarover zijn we het allemaal eens – voor de export belangrijk werk verricht. Ik sta overigens niet alleen met die mening. Vorige week las ik in L'Echo de la Bourse een artikel getiteld "Qui se soucie encore de l'exportation?", ondertekend door een aantal vooraanstaande exporteurs. Daarin dringen zij erop aan dat er dringend een oplossing wordt uitgewerkt.

Mijnheer de minister, ik heb er begrip voor dat u de instelling wenst te hervormen, maar de zaken intussen zo op hun beloop laten dat de instelling dood dreigt te bloeden, dat kan toch niet. Daarom kreeg ik van u graag een stand van zaken.

02.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, collega, het is niet zo dat het bedrijf doodbloedt, want de graad van activiteit is eigenlijk niet aangetast. De stabiliteit van de gemoeds-gesteldheid van het personeel is echter wel aangetast. Zij is een beetje wankel. Dit heeft

inderdaad te maken met een aantal geplande benoemingen die nog niet zijn gebeurd. Ik wil niet beweren – zoals sommigen hier – dat de continuïteit de beste maatregel was, omdat bepaalde afgevaardigden van de meerderheid in het verleden het daarmee goed stelden. In deze zaak wordt de continuïteit verzekerd door de bestaande Raad van Bestuur, maar de wedersamenstelling had inderdaad reeds beter kunnen gebeuren. Bovendien had de aanstelling van de directeur-generaal reeds moeten gebeuren.

Omdat de regering nog geen oplossing heeft gevonden voor dit probleem, heb ik als coördinerend minister zelf een initiatief genomen. Ik heb dit weliswaar gedaan naast vier andere ministers en twee staatssecretarissen, die van dit bedrijf een gedeelde bevoegdheid hebben gemaakt – maar dat was in het verleden al zo. Ik heb de twee adjunct-directeurs-generaal bij mij geroepen en heb hen gevraagd gezamenlijk als afgevaardigd bestuurder te functioneren. Dit is trouwens nog gebruikelijk in sommige andere bedrijven. Dit garandeert wel degelijk de contractuele stabiliteit die het bedrijf moet aangaan. Het is echter niet de meest wenselijke situatie voor een bedrijf, want indien één van beide het haalt, veroorzaakt hij een hele cascade die een deel van de gevoeligheid veroorzaakt.

Ik heb deze aangelegenheid herhaaldelijk op de agenda van de regering geplaatst. Ik geef echter toe dat de regering nog niet tot een besluit is gekomen. Ik ben ervan overtuigd dat we dit opnieuw zullen bespreken gedurende de komende weken, wanneer een aantal zware dossiers is opgelost. Ik kan u echter niets garanderen. Ik bied u dus een middelenverbintenis en geen resultaatsverbintenis.

Mijnheer de voorzitter, ik ben intussen zeer voorzichtig geworden. Ik heb op een keer een datum genoemd in de zaak van Belgacom, en die blijft mij achtervolgen. Ik heb een keer een cijfer genoemd over een veiling, en ik vrees dat dat mij ook zal blijven achtervolgen. Daarom zult u van mij alleen nog middelenverbintenissen krijgen en geen resultaatsverbintenissen meer. Dat is normaal, want men kan een regering alleen interpellieren over haar daden en niet over haar intenties.

02.03 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Mijnheer de minister, ik wil uw lijstje vervolledigen. U had gezegd dat voor 31 mei 2000 de heer Boes zou zijn vervangen. U had ook gezegd dat voor 1 juni 2000 de regering een definitieve beslissing

zou nemen over de herstructurering van deze instelling. Tot op heden komt er blijkbaar geen schot in deze zaak.

U zegt dat het alleen om een personeelsprobleem gaat, maar dat klopt niet. U zult het met mij eens zijn dat dit niet de eerste zorg van de exporteurs zal zijn. Hun eerste zorg is de operationaliteit van de dienst en het feit dat de Raad van Bestuur niet meer rechtsgeldig kan bijeenkomen, dat sommige dossiers op zich laten wachten en dat een aantal zaken er niet op vooruitgaat. U koppelt echter een aantal zaken aan elkaar. Zoals bij de oude politieke cultuur hoopt u de besluitvorming te kunnen verdrinken in een groter geheel en iedereen een deel van de koek te kunnen geven. Waarschijnlijk zult u alleen op die manier uit de problemen kunnen geraken. Ik betreur ten zeerste dat men niet kan nagaan wie de meest geschikte kandidaat is om de heer Boes op te volgen. Volgens mij moest dat een Vlaamse kandidaat zijn, gezien de grotere omvang van de Vlaamse export. Dat is blijkbaar net het probleem. De eerst geklasseerde is een Vlaming, maar de Franstalige partijen gaan dwarsliggen. Ik vind dat onaanvaardbaar. U moet snel zelf een beslissing nemen en de goede werking van de dienst verzekeren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het internet" (nr. 3362)

03 Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Internet" (n° 3362)

03.01 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, collega's, een van de vele beloften die de minister heeft rondgestrooid aan het begin van zijn ambtsperiode en toen zijn beleidsnota besproken werd, was de verspreiding en democratisering van het internet. De minister hecht veel belang en geloof - terecht trouwens – aan verklaringen en publicaties van het VBO. Nu blijkt uit een studie van het VBO dat weliswaar één Belg op vier een internetaansluiting heeft, maar dat slechts de helft van deze aansluitingen geactiveerd is en blijkbaar maar 5% efficiënt wordt gebruikt. Vorige week nog werd er op een belangrijke manifestatie in de telecomsector gezegd dat het toch wel typisch Belgisch is dat in het afgelopen jaar de penetratiegraad van mobiele telefonie enorm is gestegen, terwijl het feitelijk

internetgebruik dreigt te stagneren. Uit die studie blijkt ook dat Belgische ondernemingen weliswaar internetaansluitingen hebben, maar dat slechts weinigen over een echt snelle aansluiting via de kabel of via ADSL-systemen beschikken.

Daar voeg ik een studie aan toe die gisteren verschenen is en die uitgevoerd is door de studiebureaus IDC en Worldtimes. Daaruit blijkt dat België in een rangschikking met betrekking tot de mate waarin de informatiesamenleving realiteit is, slechts de vijftiende plaats inneemt na buurlanden zoals Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland, maar ook andere landen van vergelijkbare grootte zoals Denemarken, Finland en Zweden.

Mijnheer de minister is, vertrekkende van de vaststelling dat daar waar zijn beleidsoogmerk erin bestaat om de democratisering van het internet te versnellen en te versterken, steunen wij hem. Hij zet daar ook een aantal stappen in de goede richting. Ik verwijs naar de hele problematiek van de interconnectie en van vooral de tarieven waarin hij zeer goede initiatieven neemt onder impuls van het BIPT. Welke actie onderneemt u nu om het internet in ons land beter te verspreiden en een hoger gebruik te verzekeren en zo de doelstelling van een informatiesamenleving voor iedereen te bereiken? Op welke manier neemt u uw verantwoordelijkheid als minister van Telecommunicatie op om de hoge doelstellingen te bereiken die bij aanvang van de ambtsperiode werden gelanceerd, gelet op de stagnatie van het internetgebruik?

03.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, dit is de eerste richting die kan gevolgd worden. De VBO-cijfers, waar u ook naar verwijst zijn gebaseerd op kwartaalstudies van ISPA inzake internetpenetratie in België. ISPA is, zoals u weet, een organisatie die ongeveer 95% van alle ISP's tot haar leden kan rekenen. Daar waar men terecht kan stellen dat er nog een relatieve achterstand te zien is ten aanzien van een aantal landen, is het zo dat er een bepaalde evolutie is die we ook naar voor moeten brengen.

Uit de cijfers blijkt, en daarmee wil ik niet aantonen dat dit exclusief te wijten is aan een aantal genomen stappen, alhoewel deze natuurlijk onvermijdelijk een rol spelen, dat er half vorig jaar ongeveer 300.000 internetaansluitingen waren. Op 31 juli 1999, aan het begin van de legislatuur, waren er 302.135 aansluitingen, en op 30 november 2000, dat zal nu allicht iets meer zijn, waren er 2.326.268 aansluitingen. Welke evolutie kunt u waarnemen? Bij de aanvang is er eerst een

trage stijging en plots komt er een exponentiële groei. Dit is een groeiritme dat men in de meeste landen ziet. Het heeft zowel te maken met een bewustwording van het gebruikerspotentieel, als met het regelgevend kader. Het is een combinatie van de twee. Als u nu die evolutie ziet, dan merkt u dat zij bij ons later begonnen is dan in andere landen. Het is zo dat de tarieven daar ook een belangrijke rol in spelen.

Als u nu de actieve met de niet actieve aansluitingen vergelijkt dan kan men vaststellen dat de 300.000 aansluitingen van half 1999 bijna allemaal actief waren en de 2.326.268 van nu, niet allemaal actief zijn. Eenieder heeft daar zijn berekeningswijze voor maar als u de actieve meting neemt, dan evolueren we van 285.000, naar iets meer dan 1.000.000 in november 2000.

Er is overigens een vergelijkbare evolutie in de mobilofonie. Daar heb je een relatief trage stijging en dan een exponentiële groei. Dit betekent dat het internetgebruik in ons land zeer snel stijgt in vergelijking met de andere landen van West-Europa, maar nog achterstand aan het inhalen is. Men stelt echter wel vast dat het dagelijkse internetgebruik toeneemt maar dat het commerciële internetgebruik niet noodzakelijk mee evolueert. Ik neem aan dat u daar naar verwijst. Dat heeft te maken met het feit dat vele bedrijven beseffen dat internetgebruik en commercieel e-business wat anders is dan een leuke site waar je probeert een advertentiepagina op te plaatsen, in plaats van in een weekblad of in een bus-aan-busblad. De relatieve meerwaarde van de huidige perceptie van het internet is voor vele bedrijven te klein om ermee door te gaan. Het overgrote gedeelte van de bedrijven in ons land zijn kleine bedrijven – onder de vijftig werknemers – waar de relatieve inspanning om dit systeem in te schakelen in het commercieel proces groot is. Zij kunnen inderdaad steun gebruiken.

Wat de breedband betreft, liggen de cijfers als volgt: ongeveer 5.000 in november 1999 en een stijging van 100% - een verdubbeling – ten opzichte van vier maanden geleden. Ik moet de cijfers nog goed controleren om een juist beeld te verkrijgen. Hoewel België in sommige onderzoeken qua internetpenetratie via smalband onder het Europese gemiddelde ligt, is dat het omgekeerde inzake breedband. Daar ligt België wel degelijk boven het Europese gemiddelde. ISPA heeft trouwens bij haar publiek gaan van informatie gewag gemaakt van een doorbraak van de breedbandverbindingen die nu reeds meer dan 10% van alle actieve verbindingen uitmaken. We spreken hier dus over iets meer dan 100.000.

Vandaar dat ik toch die cijfers wat wil relativeren.

Welke zijn de belangrijkste aspecten? Men kan een financiële input doen. Op dat vlak is er, enerzijds, een verband met de UMTS, waar het product kleiner zal zijn bij de opbrengst van 18 miljard of meer, afhankelijk van wat we met de vierde licentie doen. Anderzijds moet men rekening houden met reglementen en prijsvoorwaarden. Ik heb het over maatregelen die gaan van de ontbundeling van het locale aansluitnet tot de overgang naar een collectingmodel, waarbij de internetprovider zelf factureert. Dat lijkt mij het model te zijn dat concurrentie op de markt toelaat en waarbij zij zelf prijsaanbiedingen gaan doen die onvermijdelijk naar flat fees zouden evolueren. We gebruiken dat model vandaag niet. Dat was gevraagd bij BIPT en de onderhandelingen daaromtrent waren gepland voor begin januari. Wij zijn inmiddels half februari. Het BIPT is in onderhandeling met de verschillende betrokkenen op de markt. Ik kan u vandaag geen deadline geven omdat de belangen van de spelers op de markt zo verschillend zijn. Het gaat eigenlijk over Telecom tegenover de ISP's. Dat is wat zich daar op dit moment onderling afspeelt. Wat de prijzen betreft, moet dat voor een stuk de oplossing brengen.

Dan heb ik het ook nog over de infrastructuur. België heeft de ideale omvang om een soort van breedbandlaboratorium te worden: zeer geconcentreerd, relatief lage kosten om aan te leggen, grote concentratie van bevolking. Dat zou ons in staat moeten stellen om dat systeem gemakkelijk ingang te doen vinden.

Als er financiële middelen te besteden zijn, los van sensibilisering en vorming - wat niet eens altijd een bevoegdheid van de federale regering hoeft te zijn - lijkt mij de beste besteding de interface te zijn, te weten het toestel dat wordt gebruikt om op het internet te komen. "PC-privé" is een initiatief om met bedrijven te praten over het heroriënteren van gebruikte PC's in leningsprogramma's ten behoeve van het brede publiek. Ook het aangehaalde breedbandverhaal lijkt mij de oplossing te zijn. Een van de grote problemen met internet is dat de informatie die men kan krijgen zo uitgebreid is dat, wanneer de snelheid om ze te verkrijgen te laag is, men binnen de kortste tijd gefrustreerd is.

De meeste mensen die enige ervaring hebben met internet en die smalband gebruiken, worden gewoon gek. Men krijgt zijn informatie niet snel genoeg. Dan geeft men het op omdat men er niets mee kan doen, zeker als men professionele

applicaties wil gebruiken. Breedband en de snelheid van applicatie lijken mij zeer belangrijk. Daarom zal ik blijven hameren op de UMTS-toepassing, omdat men also - weliswaar draadloos - ook die snelheid kan bereiken.

Daarnaast lijkt mij het e-government-programma van fundamenteel belang. Wij hebben sinds eergisteren een samenwerkingsakkoord met de gewesten en de gemeenschappen. Ook daar is het duidelijk dat de back-office eerst moet worden geregeld voor men de front-office klaarmaakt. Ik kan daarbij misschien verwijzen naar het buitenland. De Britse regering heeft zich als objectief gesteld om eind 2005 een uitgerold programma van e-government te hebben. Zij zijn een aantal jaren voor ons begonnen. Wij mogen de illusie niet creëren dat dit snel en efficiënt kan, want dat is niet zo. De back-office moet nu eenmaal eerst georganiseerd worden. Dan moet de front-office daaraan gelinkt worden. Dat zal tijd vragen. Men moet weliswaar proberen een aantal applicaties snel toe te passen omdat men dan de gewoonte vanwege de overheid krijgt, om dit te gaan gebruiken. Dit zijn een aantal elementen die ik in mijn antwoord wilde geven.

Er is een aspect dat ik nog belangrijk vind. Daarmee wil ik afronden. We hebben hier afgesproken een debat over universele dienstverlening te voeren. Als een aantal dossiers in de komende weken afgerond worden, ben ik daarvoor vragende partij. Mijn persoonlijke mening blijft dat internet een onderdeel van universele dienstverlening hoort te zijn, net zoals bepaalde aspecten van post en telefonie. Het is een basisverlening. Het heeft in ieder geval een impact op het dagelijkse leven en op de bedrijven. Het moet ertoe behoren. Als we daarover in deze commissie een consensus kunnen bereiken, lijkt me dat een boodschap om verder uit te dragen. Misschien kan dat al tijdens het Europese voorzitterschap, maar laten we niet te ambitieus zijn. De Open Network Provisions zullen waarschijnlijk tijdens ons voorzitterschap zijn afgerond. We zullen veel werk hebben zonder veel aureool. Dat hoeft natuurlijk niet altijd. Internet als aspect van universele dienstverlening lijkt me primordiaal. De vraag rijst tot welk level dat kan. Dan zetten wij zeker een stap voorwaarts.

03.03 **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik ben zeer tevreden met het antwoord van de minister waaruit ook een goede wil blijkt om de zake te versnellen. Ik denk dat het belangrijk is om de knipperlichten te zien, onder meer naar commercieel gebruik bij KMO's en ondernemingen waar specifieke problemen

opdoemen. Die problemen zijn misschien aan bod gekomen in de roadshow die ongeveer een jaar geleden door het land gegaan is.

In het algemeen durf ik suggereren dat in het debat van de universele dienstverlening eventuele parallellen getrokken kunnen worden met de top van Feira. Dat kan door het stellen van vragen, maar dat kan ook in een globaal debat. Wat gebeurt er vanuit de verschillende overheden? Vorige week heeft de Senaat een debat gehouden over e-government. Er is nu een samenwerkingsakkoord. Het Zweeds voorzitterschap gaat de top van Feira evalueren. Dan ligt de bal in ons kamp. Er moet gekeken worden of het op de rails zit en of het kan leiden tot een versnelling. Een bedrag van 1 tot 2 miljoen is veel. Internet wordt een element van concurrentiekracht, van efficiëntie in een moderne samenleving. We moeten zorgen dat de intenties van de minister geïmplementeerd kunnen worden. We zullen niet nalaten u daar de komende weken en maanden herhaaldelijk toe aan te sporen.

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

04 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3367)

04 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3367)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, monsieur le ministre, je reviens au récent débat qui a eu lieu en commission, en présence des dirigeants de la Loterie nationale.

Je vous avais fait part de l'inquiétude des Communautés de notre pays face à la diminution des sommes que le gouvernement leur transmettait à partir de la rente de monopole de la Loterie nationale.

Quelle est, depuis la réforme des institutions de 1989, la part de la rente de monopole de la Loterie affectée aux Régions et aux Communautés? Lorsque j'étais ministre des sports, au gouvernement national à l'époque, le pourcentage de la Loterie nationale que nous recevions était équivalent à celui du ministre des Finances. J'ai pu constater plus tard, en tant que ministre des sports de la Communauté française et de la Région wallonne, que ce pourcentage baissait d'année en année.

Comment cette part a-t-elle évolué proportionnellement à la rente de monopole au cours des dernières années, sans pour cela vous demander des chiffres ou des pronostics? Pour le passé, quelle est la courbe – que je crains de plus en plus réduite – de la part des Communautés dans la rente de monopole de la Loterie nationale?

Au cours du débat, il a été question d'élargir les points de vente de leurs produits. N'est-il pas préférable de choisir comme nouveaux points de vente, plutôt que les cafés abandonnés, les agences hippiques pour la raison que le volume de l'emploi y est actuellement menacé et que cette solution serait une réponse partielle à une situation d'emploi précaire mais, également, parce que ces agences présentent un double avantage d'expertise certaine en la matière et de pratique renforcée de contrôle des jeux?

04.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le problème dans votre première question est que vous demandez la part de la rente de monopole affectée depuis 1989 aux Régions et Communautés qui est nulle parce que la rente de monopole est affectée à l'Etat fédéral!

Entre 89 et 94, il n'y a eu aucune rente de monopole. De 94 à 2001, c'est 2,5 milliards et à partir de 2001, c'est 3,5 milliards, mais affectés au budget fédéral. D'après ce que je comprends, votre question concernait plutôt le montant redistribué aux Communautés. Je demanderai à la Loterie nationale une note avec la comparaison des pourcentages et elle vous sera envoyée.

Cela dit, l'accord fédéral relatif aux nouvelles compétences pour les Communautés et les Régions précise que les moyens attribués à ces dernières le seront de façon structurelle à partir de 2002. Un pourcentage fixe est prévu. Donc la part bénéficiaire sera proportionnelle. Elle augmentera ou diminuera selon le cas. Un lien de productivité étant ainsi établi, toutes les parties constitutives du pays en bénéficient.

Votre deuxième question est quelque peu prématurée. J'ai demandé à la Loterie d'examiner tous les points de vente, en particulier ceux que vous indiquez. Jusqu'à présent, je n'ai reçu aucune réponse fixe. On m'indique que la question est à l'étude, mais je ne peux vous donner davantage d'informations. Personnellement, il me paraît logique de prendre votre proposition en considération.

Il ressort de mon intention de convaincre mes collègues du gouvernement de transformer la Loterie nationale telle que nous la connaissons en société anonyme de droit public qui, elle, devrait rester publique, puisque c'est une des seules compagnies monopolistiques acceptées dans toute l'Europe, mais cette transformation n'est proposée que pour des raisons de fonctionnement. En fait, seule la structure de fonctionnement serait modifiée pour être plus apte à s'attaquer au marché, disposer de personnel qualifié, etc.... Cet élément sera bientôt débattu au sein du gouvernement. Il pourrait en résulter une nouvelle stratégie concernant les points de vente, y inclus en ce qui me concerne les agences hippiques, mais il est prématuré de conclure de façon certaine.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, monsieur le ministre, je reviendrai à l'offensive, puisque l'accueil réservé à mes deux premières questions est plutôt positif. Cependant, je n'ai pas obtenu de réponse effective.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'emploi des langues à la Banque de La Poste" (n° 3402)

05 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het gebruik der talen bij de Bank van De Post" (nr. 3402)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir combien l'emploi des langues en Belgique est une question considérée souvent comme existentielle. Il est évident que la langue, nous en sommes tous convaincus, apporte un sentiment d'attachement prononcé.

Aussi, monsieur le ministre, je m'étonne que pour seule adresse de référence, certains Liégeois, qui ont marqué leur attachement à la Banque de La Poste ne reçoivent plus, depuis fin 1999, que des extraits de compte avec une adresse indiquée "Bank van De Post, Koloniënstraat te Brussel".

Monsieur le ministre, n'estimez-vous pas que ce procédé constitue un transfert douteux, non pas Nord-Sud mais Sud-Nord ou avez-vous plutôt décidé, conformément à l'esprit de la nouvelle culture politique de ce gouvernement, d'inscrire dans les nouvelles missions de service public ou

entreprise publique "La Poste", en l'occurrence, de se charger de la promotion du néerlandais en région liégeoise?

Je tiens à votre disposition des extraits de compte adressés à des personnes habitant la région liégeoise et comportant la mention: "transfert vers De Bank van De Post – Koloniënstraat - Brussel".

05.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, chers collègues, j'ai procédé à des vérifications. Il m'a été confirmé que Liège n'était pas une commune à facilités! Donc, une erreur a été commise. J'ai interrogé La Poste à ce sujet. Il s'est avéré que certains détenteurs francophones d'un compte-chèques ont reçu un avis sur lequel la mention était indiquée en flamand et non en français. Il s'agissait de l'avis de débit relatif à la comptabilisation de la redevance annuelle de l'assurance "solde". Une erreur technique a donc été commise et toutes les dispositions seraient déjà prises pour qu'à la prochaine échéance annuelle de tels désagréments ne se représentent plus.

Il va de soi que des excuses seront présentées à tous les clients du rôle francophone qui ont introduit une réclamation à ce sujet. Il est évident que si le contraire se produisait, j'agis de la même façon.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Monsieur le président, je remercie le ministre de sa réponse. Je constate donc qu'il s'agit d'une simple erreur technique. Mais je souhaiterais qu'elle ne se reproduise plus et que la lettre d'excuses ne soit pas seulement adressée à quelques personnes qui n'ont pas protesté à La Poste mais qui ont pris contact avec un parlementaire en le chargeant d'exprimer tout haut ce qu'ils pensaient tout bas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen uit het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract met de NMBS" (nr. 3219)

06 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations découlant du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion avec la SNCB" (n° 3219)

De **voorzitter:** Mevrouw Brepoels, mag ik u met veel klem, aandrang en alle mogelijke andere

substantieven, adjectieven en epitheta vragen om u zeer stipt aan de afgesproken tijd te houden? Aangezien onze agenda zo zwaar is, moet ik dit aan iedereen vragen. Ik vraag het u in het bijzonder omdat ik zie dat u heel wat punten aanstipt in uw vraag over het tweede beheerscontract met de NMBS. Ik krijg hier enigszins koude rillingen van. Dit is uiteraard geen politieke verklaring. Ik verzoek de regering trouwens ook om kort, bondig en zeer efficiënt te antwoorden omdat we anders in de problemen komen.

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik mijn vraag zelfs korter kan houden dan uw inleiding. Ik geef toe dat deze vraag perfect schriftelijk had kunnen worden gesteld. De minister heeft vorige keer echter bevestigd dat zij van de NMBS zeer laattijdig antwoorden ontvangt. De vragen die niet over de NMBS gaan, worden steeds tijdig beantwoord. De vertraging ligt dus niet aan de minister. Vooral in het kader van de besprekingen die we hopelijk binnen zeer korte tijd zullen hebben over het volgende beheerscontract, waagde ik het niet om met een dergelijke vraag enkele maanden de woestijn in gestuurd te worden. Mijnheer de voorzitter, ik ga er zelfs mee akkoord als mevrouw de minister mij het antwoord schriftelijk bezorgt of het zeer kort overloopt. Ze kan dan misschien aangeven op welke punten de NMBS er niet in geslaagd is haar engagementen na te komen. Het is dus zeker niet mijn bedoeling om mijn vraag hier voor te lezen. Mevrouw de minister, ik vind het wel belangrijk om te weten welke resultaten u bekomen hebt naar aanleiding van uw vragen in het bijvoegsel van het tweede beheerscontract. Anders kunnen we daar vanuit de commissie heel moeilijk op inspelen met het oog op de toekomst.

De **voorzitter**: Mevrouw Brepoels, u had gelijk.

06.02 Minister Isabelle Durant: Mevrouw Brepoels, ik maak eerst enkele opmerkingen over de eventuele vertragingen die de NMBS heeft opgelopen bij het uitvoeren van de opdrachten uit het bijvoegsel bij het tweede beheerscontract. Daarna zal ik u de andere elementen van mijn antwoord schriftelijk bezorgen.

Veel elementen van het bijvoegsel bij het beheerscontract werden op tijd uitgevoerd. Voor sommige documenten gaat het weliswaar slechts om werkdocumenten, maar de grote lijnen zijn reeds bekend.

Artikel 9 met betrekking tot het heropenen van lijnen is bijvoorbeeld belangrijk met het oog op het

investeringsplan. De studie terzake zal eind februari worden afgerond. Dit zal dus tijdig klaar zijn om een element van de beslissing te kunnen vormen. Dit betekent niet dat alle betrokken lijnen zullen worden heropend maar dit is een element dat belang heeft voor het opstellen van het derde beheerscontract.

Artikel 19.2 heeft betrekking op het GEN. Het gaat meer bepaald om een ontwerp van samenwerkingsakkoord en een werkgroep op hoog niveau. Er is terzake een goede timing opgesteld.

Artikel 19.3 heeft betrekking op informatie en communicatie rond lichte investeringen in het onthaal in de stations.

De NMBS heeft dus wel voorstellen gedaan, weliswaar met een vertraging van de voorziene termijn.

Voor het rollend materieel geldt het artikel 19ter. De overheid en de NMBS zijn terzake overeengekomen om de deadline uit te stellen. Dit stelde ons in staat een raadpleging van de gebruikers en een analyse van de ervaringen in het buitenland, inzake de karakteristieken van het rollend materieel, te organiseren. In september 2000 hebben wij in samenwerking met de NMBS een raadpleging en een tentoonstelling over het Zuidstation georganiseerd. Dat was een interessante ervaring. Er werden immers veel elementen aangebracht die een wijziging in de bestelling van het nieuwe materiaal in het lastenboek van de NMBS teweegbrachten, zoals bijvoorbeeld de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, voor de berging van fietsen enzovoort. Voor de NMBS is de redactie van dit lastenboek op dit moment aan de orde. Hierbij kan rekening worden gehouden met de analyse van de gebruikers en de bezoekers aan het Zuidstation in september 2000.

Artikel 56 betreft de kwaliteiten van de dienstverlening en houdt ook de vergoeding van de klanten in. Dit kwam in deze commissie in het verleden reeds aan bod. Het is evident dat dit een element van het derde beheerscontract zal worden. De conclusie van de NMBS daarover was om bijvoorbeeld een systeem van getrouwheid van de klanten op te zetten. Dat is één oplossing die een antwoord kan bieden op de vragen van de treinreizigers die vertraging oplopen. In het derde beheerscontract moet men echter een echt vergoedingssysteem in de plaats kunnen stellen.

Artikel 74 betreft het milieubeleid van de NMBS.

Ook daar heeft de NMBS een punt van gemaakt. Het is heel interessant op te merken dat op basis van dit artikel reeds concrete resultaten werden geboekt. De NMBS heeft met het Brussels gewest een conventie over de milieuproblemen in dit gewest afgesloten. Er is een pilootproject voor het beheer van de spoorbermen opgestart. Dit artikel gaf aanleiding tot een concreet resultaat. Ik hoop dat dit pilootproject een voorbeeld stelt voor het probleem dat in alle gewesten rijst en het beheer van de spoorwegbermen op een nieuwe manier aantoonst.

Het geheel van deze voorbereidende werkdocumenten zullen in het debat van het derde beheerscontract worden gebruikt. Dat was mijn bedoeling en dat is nog altijd mijn bedoeling. Deze documenten maken ook deel uit van de regeringsonderhandelingen. Wij zullen zeker nog de gelegenheid krijgen terzake verder te discussiëren. Ik zal u ook over het tijdsschema en de belangrijkste punten in het dossier van de NMBS inlichten.

Ik heb het hier alleen over de belangrijkste punten gehad die een invloed kunnen hebben in de onderhandelingen over het derde beheerscontract.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar toelichting.

Er rijst nog één vraag. Op welke manier kan de commissie de afgewerkte documenten inzien, in functie van de besprekingen die wij na de regeringsbeslissing in de commissie zullen voeren? Bent u bereid om een aantal documenten ter inzage bij het secretariaat te leggen of kunnen bepaalde documenten worden gekopieerd? Wat zijn de mogelijkheden terzake?

06.04 Minister Isabelle Durant: Ik heb geen bezwaar om het secretariaat kopies van de definitieve documenten ter inzage te geven. U kunt de documenten en de elementen van het derde beheerscontract daar ter voorbereiding van de discussie inzien. Ik zal dit doen zodra ik over de definitieve documenten beschik.

De **voorzitter:** De secretaris zal voor de dispatching zorgen.

06.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het niet eenvoudig is om alles te kopiëren. De studie over de spoorlijnen die eventueel zouden worden heropend, interesseert mij in het bijzonder. Op welke manier kunnen wij

daar inzage in krijgen?

De **voorzitter:** We zullen zien wat de meest praktische manier van werken is.

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

07 Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van Nederland voor grensoverschrijdende light-railverbindingen in de Euregio" (nr. 3251)

07 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets hollandais d'instaurer des liaisons ferroviaires légères transfrontalières dans l'Eurégion" (n° 3251)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, via een persartikel dat vorige maand is verschenen, heb ik kennis genomen van Nederlandse plannen voor grensoverschrijdende light-railverbindingen in de Euregio. Ik heb een klein plannetje bij me.

Men denkt aan verbindingen tussen Aken, Kerkrade, Heerlen, Maastricht en Luik. Volgens de Nederlandse Spoorwegen zou ook de NMBS niet alleen ingelicht maar ook betrokken zijn bij deze problematiek. Wat mij uiteraard direct opviel, was dat alle grote centrumsteden van de Euregio in dit plan voorkomen behalve Hasselt. In dat verband had ik dan ook een aantal concrete vragen aan de minister willen stellen.

Ten eerste, klopt het dat de Nederlandse Spoorwegen en eventueel ook de Deutsche Bahn de NMBS hebben ingelicht over die plannen? Werden er reeds gesprekken gevoerd tussen de NMBS en de NS over deze plannen?

Ten tweede, welke houding neemt de NMBS aan ten opzichte van het plan om de spoorlijn tussen Luik en Maastricht met een light-rail uit te baten of te laten uitbaten?

Ten derde, welke houding neemt de NMBS aan ten opzichte van een gelijkaardig project tussen Hasselt en Maastricht? Van een dergelijke verbinding is immers reeds lang sprake. Is de NMBS bereid in dit verband gesprekken te voeren met de NS?

Ten vierde, kunnen de Duitse dieselmotorstellen technisch gezien op het NMBS-net rijden? Zo neen, welke ingrepen zijn er nodig om dit te

verhelfen? Zo ja, is de NMBS bereid dit materieel op haar net toe te laten?

Ik heb deze week nog een artikel over deze materie gelezen. Uit dit artikel bleek dat Maastricht voorrang wil geven aan tramverbindingen in het centrum alhoewel ook wordt voorzien in mogelijke aansluitingen op dit light-railnetwerk in de Euregio. Ik vertel u niets nieuws als ik zeg dat men in Limburg met het oog op de oprichting van een nieuwe transnationale universiteit in Hasselt en Maastricht zeer geïnteresseerd zou zijn in een goede verbinding tussen beide steden. Ik vind het dan ook heel opmerkelijk dat Hasselt niet voorkomt in het plan van de light-railverbindingen.

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb een heel kort antwoord.

De NMBS laat mij weten dat zij niet op de hoogte is van eventuele plannen om een grensoverschrijdende light-railverbinding uit te bouwen in de Euregio. De spoorwegmaatschappij antwoordt op de tweede vraag dat zij nog geen studie heeft uitgevoerd om een eventuele light-railverbinding tussen Hasselt en Maastricht uit te baten. Wat het Talent-materieel betreft, werd nog geen homologatie aangevraagd om te rijden op het NMBS-net.

Meer in het algemeen wil ik toch opmerken dat een aanzienlijke dimensie van het spoorvervoerplan over de grensoverschrijdende lijnen gaat en wel omdat de mobiliteit aan belang wint. De NMBS deelt mij mee dat zij geen specifieke plannen of studies heeft in verband met deze light-railverbinding.

07.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ben ervan overtuigd dat die plannen toch concreet bestaan in Nederland: daar is al langer sprake van, ik hoor daar al jaren over. Ik vraag dan ook bij de NMBS erop aan te dringen dat men minstens die contacten zou leggen; want het zou immers bijzonder interessant zijn mee opgenomen te worden in dat netwerk. Ik vind het vreemd dat u daar geen kennis van heeft op dit ogenblik. Dit verhindert niet om daar in de toekomst bij betrokken te worden.

07.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik kan verder gaan dan deze vraag om uit te vissen wat de plannen of specifieke studies zijn en of er contacten zijn. Ik kan wel uitvissen of er iets bestaat inzake grensoverschrijdende lijnen en op welk niveau.

07.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): In het kader van het nieuwe investeringsplan bent u dus bereid om over dergelijke nieuwe, grensoverschrijdende initiatieven te spreken?

07.06 Minister **Isabelle Durant**: Ik sta daarvoor open. Dat geldt voor uw regio, maar ik heb gelijkaardige vragen gekregen vanuit Wallonië, ook inzake grenslijnen. Dat is een van de elementen die interessant kunnen zijn voor een specifieke regio en met een grensoverschrijdend karakter.

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

08 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de tarieven bij de NMBS met ingang van 1 februari 2001" (nr. 3311)

- mevrouw **Frieda Brepoels** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de informatie van de NMBS bij de tariefverhoging van 1 februari 2001" (nr. 3312)

- de heer **André Smets** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongelijkheid die het gevolg is van de veelheid aan vervoersformules bij de NMBS" (nr. 3387)

08 **Questions orales jointes de**

- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la hausse des tarifs de la SNCB à partir du 1^{er} février 2001" (n° 3311)

- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'information donnée par la SNCB à l'occasion de la hausse des tarifs du 1^{er} février 2001" (n° 3312)

- M. **André Smets** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les inégalités générées par la multiplicité des formules de transport de la SNCB" (n° 3387)

08.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal de vragen wel samen formuleren, maar houd ze in de praktijk toch enigszins uit elkaar. Immers, mijn eerste vraag gaat vooral over de aanpassing van de tarieven zelf, terwijl de tweede vraag meer te maken heeft met de wijze waarop de NMBS haar klanten informeert.

Op 1 februari 2001 heeft de NMBS een aantal tarieven voor het binnenlands verkeer verhoogd.

Toch gaat het niet zo maar over een gewone tariefaanpassing, want de NMBS heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook haar aanbod van prijsformules aan te passen. Zo wijzigt zij de gebruiksmogelijkheden van een aantal passen als de Go Pass en het weekendbiljet. Ik zal daar niet over uitweiden, maar het is duidelijk dat er alleszins bijkomende beperkingen worden ingevoerd, dit terwijl ook een tariefverhoging wordt doorgevoerd. Op het ogenblik dat er wijzigingen in het aanbod komen, lijkt een goede communicatie met de klanten mij belangrijk. In sommige stations hingen er voor die datum wel enige affiches met wat algemene informatie. De webstek was wel duidelijk, maar ik denk niet dat alle reizigers daarvan gebruik maken. Op de datum zelf, op 1 februari, heb ik moeten vaststellen dat slechts in een station die affiche onder de vorm van een vouwblad aanwezig was voor de klanten. Ik heb dit getoetst bij mensen die in andere stations de trein nemen. In sommige stations hingen bij voorbeeld affiches waarin de NMBS verwees naar gidsen voor de reizigers. Daarnaast gevraagd verklaarde het personeel niets te weten van die gidsen. Ik heb dan ook vragen naar de vorm van de informatie en het tijdsschema waarop de klanten recht hebben bij een tariefaanpassing.

Wat is in dit geval de oorzaak van het gebrek aan toegankelijke informatie, dat ik toch heb vastgesteld?

Tenslotte, welke maatregelen zou de NMBS willen nemen om in de toekomst dergelijke toestanden te vermijden? Dit zijn mijn vragen in verband met de informatie.

Ik kom tot de aanpassing van de tarieven zelf. In het tweede bijvoegsel van het beheerscontract staat dat de NMBS de tarieven niet op eigen initiatief en onbeperkt mag verhogen. De aanpassing van de gebruiksvoorwaarden van de tariefformules houdt in de meeste gevallen, zoals ik heb kunnen vaststellen, toch een beperking in. Het weekendbiljet bijvoorbeeld kan nu pas vanaf vrijdagavond in plaats van vanaf vrijdagochtend gebruikt worden en de terugrit zou niet meer op zondag kunnen.

Ten tweede, een Go Pass zou niet meer vanaf 7.45 uur mogen worden gebruikt, maar pas vanaf 9 uur. Dat is een groot nadeel, bijvoorbeeld voor reizigers vanuit perifere gebieden zoals Limburg en West-Vlaanderen. Zo zullen Limburgse reizigers geen gebruik mogen maken van hun pas terwijl reizigers die bijvoorbeeld in Vlaams-Brabant opstappen, er wel gebruik van kunnen maken

omdat het op dat ogenblik na 9 uur is. Ik vind dat niet logisch. Ik heb ook eens de volgende berekening gemaakt. Voor studenten die gebruik moeten maken van het weekendbiljet in plaats van de Go Pass is er een belangrijk prijsverschil. De aanpassing van het uur zorgt voor een belangrijk prijsverschil.

Ik wens de minister dan ook een aantal vragen te stellen. Ten eerste, voldoet men aan de voorwaarden die in het tweede bijvoegsel van het beheerscontract voorzien zijn? Wat is de regelmaat geweest van reizigerstreinen tussen 1 juli 1999 en 1 juli 2000?

Ten tweede, wat is de maximum toegelaten tariefverhoging die de NMBS op 1 februari 2001 mocht toepassen? Op basis van de gegevens waarover ik beschik, kan ik dat moeilijk berekenen.

Ten derde, welk voordeel verwacht de NMBS, enerzijds van die prijsverhoging, anderzijds van de gebruiksbeperking van de bij de spoorklanten toch zeer populaire tariefformules zoals de reeds vermelde Go Pass en het weekendbiljet? Ik vroeg mij dan ook af of die beperkingen passen in de beleidsopties van zowel uw beleidsnota als uw federaal mobiliteitsplan. Zo ja, hoe ziet u dat? Zo neen, hoe zou u op deze beperkingen willen reageren?

Tenslotte, welke maatregelen stelt u voor om die toch wel ongelijke behandeling zoals bij de perifere gebieden in de toekomst te vermijden?

08.02 **André Smets (PSC):** Monsieur le président, madame la ministre, je me permets d'intervenir afin de comprendre l'actuelle politique de tarification de la SNCB et ce, depuis le 1^{er} février 2001.

Il existe donc, d'une part, une quasi-gratuité pour les personnes de plus de 65 ans, pour les enfants de moins de 12 ans et pour les fonctionnaires. Par contre, d'autre part, on pénalise fortement certaines catégories d'usagers. Je trouve cela interpellant.

A titre d'exemple, je prends le cas des jeunes. Je constate que s'ils veulent être mobiles sur l'ensemble du réseau ferroviaire, ils devraient être en possession de deux titres de transport.

D'une part, la carte Campus qu'ils peuvent utiliser sans limitation d'horaire mais dont le trajet est effectué soit vers le domicile ou le lieu de scolarité, d'autre part, le Go Pass qui ne peut être

utilisé qu'après 9.00 heures afin de se rendre n'importe où.

Une autre catégorie de personnes visées par la limitation des formules de Pass – valables après 9.00 heures au lieu de 7.45 heures – sont les personnes qui effectuent des déplacements professionnels occasionnels. Celles-ci sont désormais pénalisées par la SNCB, surtout celles venant de régions excentrées.

Par exemple, si quatre personnes d'Arlon doivent, dans le cadre de leur travail, se rendre à Namur pour 9.30 heures, elles payeront quatre tickets plein tarif. Elles ne pourraient plus recourir au multi-pass et donc le tarif en vigueur est doublé pour ces personnes depuis le 1^{er} février 2001.

Madame la ministre, est-il normal, dans une politique de mobilité, de doubler certaines tarifications? Est-il normal d'ignorer un public jeune? Je pense qu'il faudrait pourtant habituer ceux-ci à la mobilité.

Vous êtes et nous sommes des fervents partisans de la SNCB et des systèmes de transport en commun. En effet, c'est le seul moyen de trouver une solution au dramatique problème de la saturation du trafic routier.

08.03 **Minister Isabelle Durant:** Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst de berekeningmethode van de NMBS toelichten. De huidige berekeningmethode is de effectieve regelmatigheidsindex, volgens de NMBS bedraagt die 94,01%. Op basis van deze index berekent men de maximumverhoging van de tarieven. De index zelf wordt berekend op basis van het aantal treinen dat maximum vijf minuten vertraging had bij aankomst tijdens de periode van juli 1999 en juni 2000. De regel is wel dat vertragingen ingevolge overmacht, grote investeringswerken of langdurige snelheidsbeperkingen om veiligheidsredenen werden geneutraliseerd.

De berekeningswijze van deze index zal uiteraard worden besproken bij het vastleggen van het nieuwe en derde beheerscontract. Dit is de stand van zaken na het tweede bijvoegsel aan het beheerscontract en is niet noodzakelijk de definitieve methode. Men kan immers vragen stellen bij het neutraliseren van bepaalde elementen.

Volgens artikel 53 van het tweede bijvoegsel bedraagt het maximumpercentage van de prijsverhoging 1,81%. Dit wordt berekend op basis van de stijging van de gezondheidsindex tussen

juni 1999 en juni 2000, verhoogd met driemaal 10% of 3,01%, of anders gezegd verhoogd met driemaal de verhouding van het verschil tussen 94,01% en 90%, gedeeld door 10. De NMBS stelt dat een prijsverhoging van de vervoersbewijzen nodig is om de verhoging te dekken van de kosten van het vervoer van reizigers op het binnenverkeer.

Dan is er het specifieke probleem van de vervoerspassen. Met het invoeren van een gelijke gebruikslimiet voor alle passen, wordt opnieuw aangeknoopt bij de oorspronkelijke doelstelling om het occasioneel vervoer van reizigers buiten de ochtendpieken te stimuleren. Deze maatregel biedt de mogelijkheid om het maximum van de beschikbare vervoerscapaciteit voor te behouden aan de pendelaars die met een treinkaart reizen.

Aan de studenten die reizen met een Go Pass, biedt de NMBS een andere oplossing aan tegen bijzonder voordelige prijzen en zonder enige gebruiksbeperking in de tijd. Dit is de Campuskaart. Om dit vervoersbewijs nog aantrekkelijker te maken, heeft de NMBS sinds 1 februari 2001 haar maximumtariefafstand teruggebracht van 150 km tot 111 km.

Tot nu toe berekende de NMBS haar tarieven op basis van bepalingen in het beheerscontract, in het bijzonder op basis van de nieuwe bepalingen van het tweede bijvoegsel bij het beheerscontract. De voorwaarden voor prijsaanpassingen in de toekomst zullen ook met het nieuwe beheerscontract worden vastgesteld. De vaste prijzen van de passen, los van de afgelegde afstand, bieden bijzonder veel voordelen voor lange afstanden. Dit voordeel vormt een tegenwicht voor de beperking dat ze pas vanaf negen uur mogen worden gebruikt. Voorts hebben de inwoners van periferiezones zoals Limburg of Luxemburg de mogelijkheid om de Go Pass te combineren met een vervoersbewijs geldig tot aan het eerste station waar de genomen trein na 9u.00 vertrekt.

Een andere gunstmaatregel voor jongeren die in de periferiezones wonen, is de beperking van de maximumtariefafstand van de campuskaart tot 111 km. Ik begrijp dat de methode die de NMBS hanteert om te vermijden dat passgebruikers in de ochtendspits belanden een probleem vormt voor de mensen die in Limburg, Luxemburg, West-Vlaanderen of Henegouwen wonen en naar de andere kant van het land willen reizen.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Smets, qu'au fond, on demande aux jeunes de faire une

combinaison de deux cartes. Ce qui, en soi, n'est pas toujours d'une grande simplicité car il faut jouer sur deux types de tarifs. Il faut s'équiper à l'avance, il faut acheter les deux cartes, il faut être étudiant pour avoir droit à la carte Campus. Comparons les avantages qu'offrent chacune de ces cartes. Pour le Go Pass, c'est un prix fixe de 1.550 francs, la carte Campus est à un prix qui varie selon la distance: moins cher pour moins de 101 km, avec un maximum de 1.700 francs, c'est plafonné. Le Go Pass est employé à partir de 9 heures, le Campus, sans limite. Le Go Pass, c'est 10 voyages entre deux stations au choix sur le territoire belge, le Campus, c'est 5 aller-retour pour le même trajet. Le Go Pass est, effectivement, plus intéressant pour les trajets occasionnels, alors que le Campus est intéressant pour les trajets pendulaires, de l'école au travail, au stage, à l'université, qu'ils soient quotidiens ou non. Mais il y a encore les cartes de train ordinaires qui donnent un avantage supplémentaire.

Je peux partager l'avis selon lequel il subsiste des avantages pour les jeunes, que la SNCB a essayé de combiner les systèmes mais, je dois le reconnaître et je partage votre avis, ce n'est pas d'une lisibilité très grande, c'est compliqué, et a fortiori pour les gens qui habitent dans les zones périphériques. Je pense vraiment que de gros efforts sont à faire, non seulement sur le calcul de retard "admissible" qui permet de calculer l'augmentation des prix ou les modifications de tarifs, mais aussi sur la simplicité et la lisibilité des offres, en particulier en ce qui concerne les jeunes. Je partage votre avis sur le fait que ce sont aussi et surtout eux qu'il faut essayer de familiariser à l'usage du train. C'est beaucoup plus facile de le faire avec des jeunes que de convaincre un automobiliste régulier d'utiliser le chemin de fer.

Wat betreft de informatie in het algemeen – dus niet alleen ten aanzien van de jongeren – ben ik het ermee eens dat in ons land niet alle reizigers over een internetaansluiting beschikken, waardoor zij uiteraard niet bereikbaar zijn voor bepaalde informatie. Vandaar het gebruik van affiches, waarvan ik moet toegeven dat het niet meteen het beste systeem is, vooral gezien de complexe aard van de informatie. Er moet bijgevolg een betere strategie worden uitgewerkt wil men de reizigers degelijke en correcte informatie verstrekken.

Ik herhaal dat er informatie wordt verstrekt via de bundels I en II op internet. Bovendien kon gedurende de laatste week van januari in de stations een vouwblaadje worden geraadpleegd,

waarin de details van de tariefverhogingen en -aanpassingen waren vermeld en er worden steeds kosteloos inlichtingen verschaft aan de loketten in alle stations. Tot slot kan men via Aridisc treingegevens bekomen, maar die methode is eveneens niet voor iedereen toegankelijk.

Wat er ook van zij, de essentiële en gereglementeerde informatie was vóór 1 februari 2001 in alle stations beschikbaar, alsook een gids met betrekking tot de reizigersbiljetten, de reispassen en de reiskaarten. Er bestaat eveneens een commerciële brochure met alle details, maar jammer genoeg is het bestaan ervan niet bekend. Men kan dan wel over een degelijke brochure beschikken, maar indien het bestaan ervan niet gekend is bij het publiek dan zal er uiteraard geen vraag naar zijn.

Ik ben het ermee eens dat de informatie niet alleen via internet of via Aridisc kan worden verspreid, zelfs al is het voor sommigen toegankelijk en zelfs al is dit het systeem van de toekomst. Er zal een inspanning moeten worden geleverd om de tarieven duidelijk en leesbaar te maken voor de spoorreizigers, vooral voor de jongeren. De mogelijkheden van de NMBS om tegemoet te komen aan deze aanpassingen moeten worden nagegaan.

Weze dit een les voor de toekomst, want het komt er toch op aan meer reizigers aan te trekken en hen op een overzichtelijke en duidelijke manier te informeren.

08.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik wil enkele puntjes inzake de berekening van de tariefverhoging aanstippen.

Ik heb u uitdrukkelijk horen zeggen dat de NMBS 94,01% als percentage heeft opgegeven. Ik vraag mij af op welke manier wij en u dergelijke regelmaatindexen kunnen controleren. Ik heb begrepen dat bij de voorstelling van het afgelopen jaar werd vastgesteld dat die index voor de laatste periode al lager – rond de 93% - ligt, vermits men een beetje de dupe wordt van een aantal initiatieven in verband met het gratis vervoer voor 65-plussers en jongeren. Bij de aanpassing van het derde beheerscontract moeten we in het oog houden dat dit percentage echt door de overheid controleerbaar wordt.

Ik stel vast dat u het met mij eens bent dat vooral de jongeren die gebruikmaken van interessante formules, zoals de Go Pass, die flexibeler is om in te spelen op activiteiten en initiatieven die op dit ogenblik zowel via het onderwijs als via jongeren-

of studentengroepen worden genomen, een aantal voordelen verliezen. Jongeren uit perifere gebieden kunnen de Go Pass inderdaad combineren met een normaal vervoersbewijs, maar op dat ogenblik moeten ze meer betalen voor hun verplaatsing. Ze moeten sowieso vroeger vertrekken omdat ze zich verder moeten verplaatsen, dus het zal duurder worden voor hen. Mij is het echt niet duidelijk welk voordeel de NMBS verwacht uit de gebruiksbepierking enerzijds en de tariefverhoging anderzijds. Ik vind dat heel jammer, temeer daar ik ook heb vastgesteld dat, bijvoorbeeld, scholen en vooral hogescholen op regelmatige tijdstippen uitstappen of verplaatsingen met de trein organiseren naar een tentoonstelling of colloquium in Brussel. Op dit ogenblik ondervonden ze al problemen. Als men, bijvoorbeeld, in Hasselt de trein van 7.30u. wilde nemen, zat men al in de problemen omdat die Go Pass-formule pas vanaf 7.45u. kon worden gebruikt. Nu kan ze pas vanaf 9.00u. worden gebruikt. Dergelijke groepen kunnen in de toekomst geen gebruik meer maken van dergelijke formules. Ik vrees dat de scholen heel vlug zullen overschakelen op busvervoer. Ze zullen bussen inleggen om de groepen te vervoeren, maar op die manier dragen wij niet bij aan de stimulatie van het spoorgebruik, zoals we allemaal willen. Ik heb de indruk dat het ene een beetje het gevolg is van initiatieven op het vlak van gratis vervoer die het afgelopen jaar niet altijd heel beredeneerd en goed voorbereid zijn genomen.

In Hasselt is het natuurlijk een intern verhaal wat de bussen betreft. Daar heb ik geen problemen mee. Ik kan er jammer genoeg veel te weinig gebruik van maken.

Ik betreur deze evolutie. Ik hoop dat men in de toekomst betere oplossingen kan bedenken.

08.05 **André Smets** (PSC): Monsieur le président, ce qui me frappe, c'est que Mme Brepoels n'est pas avare de mots et qu'on l'écoute beaucoup. C'est un peu injuste mais sans doute a-t-on besoin d'elle dans le cadre de la Saint-Polycarpe!

Ceci étant dit, je partage tout à fait l'analyse qui est faite par l'ensemble des membres de la commission, à savoir qu'il faut vivement encourager le transfert de la route vers le rail.

Je crois que les formules mises en place au niveau tarifaire sont trop compliquées. Cela ne favorise pas la qualité de la vie qui est pourtant une notion défendue par les écolos.

S'il est vrai que certaines personnes doivent à présent payer le double de l'ancien prix, ce n'est pas acceptable. Il faut voir si c'est vrai, mais j'effectuerai des vérifications.

Enfin, je partage l'avis de Mme la ministre qui insiste sur la nécessaire sensibilisation des jeunes. Je me rappelle que du temps où le PSC et le CVP ne formaient qu'un parti, nous allions dans les écoles pour sensibiliser les jeunes. Habitant et travaillant à Welkenraedt, j'ai beaucoup apprécié cette démarche qui consistait à rencontrer les jeunes dans les écoles. J'ai donc une image positive de ce que vous appelez "l'ancien régime".

Si je peux me permettre de vous donner un conseil, madame la ministre: soyez exigeante sur le plan des investissements financiers. Il en va de la santé économique de toutes les régions.

Faites-vous également respecter par le VLD!

08.06 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur Smets, je ne commenterai pas votre dernière idée.

Plus fondamentalement, en ce qui concerne la problématique de la tarification, et en particulier les effets de la gratuité ou de la diminution de prix pour les personnes âgées de 65 ans et plus, j'insisterai sur un élément. Je répondrai ensuite à la question de M. Schalck qui me demandait en quoi la réforme des structures pourrait changer la vie des usagers.

Je prendrai l'exemple de l'aller-retour à 100 francs pour les 65 ans et plus.

Terzake was er discussie met de NMBS. Ik heb veel brieven ontvangen van mensen die tevreden zijn over deze maatregel. Soms klagen ze wel dat er onvoldoende zitplaatsen zijn. Het is duidelijk dat deze maatregel problemen heeft veroorzaakt. De NMBS heeft een raming van de kostprijs van deze maatregel gemaakt. De spoorwegmaatschappij kreeg honderden miljoenen om deze kosten te compenseren. Men kan zich de vraag stellen of dit geld niet zou moeten worden gebruikt om al de reizigers een normale dienstverlening te verschaffen, rekening houdend met de grote toeloop die te wijten is aan het goedkoop tarief. Aan de klachten te horen zou men kunnen denken - alleen maar denken - dat de NMBS geen compensatie heeft ontvangen.. Er is een probleem. De overheid geeft miljoenen aan de NMBS voor de 65+maatregel. Hamvraag is op welke manier de overheid kan garanderen dat dit

geld gebruikt wordt om de gedeelde ontvangsten te compenseren en de betrokken reizigers een goede dienstverlening aan te bieden onder meer door een verhoging van de capaciteit.

De hervorming van de structuur én van de controle en de garanties voor de overheid, heeft niets te maken met een ideologisch keuze inzake meer of minder autonomie. De overheid moet echter waarborgen krijgen dat de extra middelen om bepaalde maatregelen te financieren effectief worden gebruikt. Ik vermoed dat voor de invoering van deze maatregel weinig 65-plussers de trein namen. Deze groep zijn nieuwe klanten. Het overheidsgeld moet gebruikt worden om dergelijke maatregelen te kunnen aanbieden. De 65+maatregel heeft een aantal nadelen zoals het vertrekur - na 9 uur - en mag niet worden toegepast tijdens de weekends.

Hervorming van de structuur betekent niet een theoretisch debat voeren. Hamvraag moet zijn op welke manier de overheid kan garanderen dat de financiële middelen worden gebruikt om een goede dienstverlening uit te bouwen voor deze categorie. Ik herhaal dat deze categorie reizigers nieuwe klanten van de NMBS zijn. De hervorming van de structuur, zeker inzake de controle op de maatschappij is heel belangrijk. Controle en waarborgen voor de overheid handelen ook over kleine dingen zoals een zitplaats in de trein en een verhoging van de capaciteit.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik heb u laten uitspreken omdat u in uw antwoord wellicht ook de vraag van de heer Schalck hebt verwerkt. Ik dring erop aan uw antwoorden kort te houden. De tijd vordert snel.

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

09 **Samengevoegde mondelinge vragen van**

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Zaventemakkoord" (nr. 3363)
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de zogenaamde Chabert-route" (nr. 3392)
- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord met betrekking tot de luchthaven" (nr. 3395)
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verschuiving van de geluidshinder van weekendvluchten naar Vlaams-Brabant"

(nr. 3401)

09 **Questions orales jointes de**

- M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à Bruxelles-National" (n° 3363)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de la "route Chabert" ainsi dénommée" (n° 3392)
- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport" (n° 3395)
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transfert des nuisances sonores générées par les vols du week-end vers le Brabant flamand" (n° 3401)

09.01 **Jozef Van Eetvelt (CVP)**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, op 11 februari 2000 kwam het fameuze Zaventem-akkoord tot stand. Uw aandeel was vrij belangrijk, mevrouw de minister, gelet op de aspecten van mobiliteit en geluidsoverlast. In het akkoord werd bepaald dat de militaire luchthaven uit Melsbroek verdwijnt. Intussen is er gediscussieerd en zijn er andere voorstellen op tafel gelegd. De voorbije dagen is minister Vande Lanotte er zelfs in geslaagd de show te stelen met zijn vraag of de hele 15^{de} Wing, die thans in Melsbroek is gevestigd, niet beter naar West-Vlaanderen verhuist. Het kernkabinet heeft zich ook over de kwestie gebogen en nu wordt een deskundige aangesteld die moet uitzoeken waar de 15^{de} Wing heen moet.

Men kan zich daarbij afvragen of het uitstel dat hiermee gepaard gaat, niet tot afstel van het akkoord zal leiden. Uiteindelijk was er toch een tijdslimiet vooropgesteld voor de uitvoering van de beslissingen van het Zaventem-akkoord. Ik stel des te meer vraagtekens bij de inschakeling van de onafhankelijke deskundige wanneer ik in het Belga-bericht van vandaag over het debat over hetzelfde onderwerp in de commissie voor de Landsverdediging van vanochtend lees dat Agalev'er Peter Vanhoutte er een opvallende uiteenzetting heeft gehouden. Hij zou, aldus het bericht, hebben verklaard dat ook de groenen, net zoals de militairen, tegen de verhuis zijn en dat Ecolo-minister Durant dat standpunt deelt.

Eigenlijk is het probleem dus opgelost en hoeft er geen studiewerk meer worden verricht. Heb ik het goed begrepen, mevrouw de minister, dat aangezien u toch een belangrijke positie hebt in de meerderheid, er vandaag witte rook uit het

Parlement komt om te melden dat de 15^{de} Wing blijft waar ze is en dat u voor een keer akkoord gaat met de militairen?

09.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag heeft een heel ander onderwerp. Niettemin ben ook ik zeer benieuwd naar het antwoord van de minister op de vraag van de heer Van Eetvelt.

Mevrouw de minister, vorig jaar hebt u iedereen verbaasd door uw vrij onbesuisd optreden inzake de nachtvluchten. U hebt toen zonder enig overleg zeer extreme standpunten ingenomen, die u kort nadien helemaal moest intrekken. Blijkbaar maken we nu iets gelijkaardigs mee. Een route die al 26 jaar bestaat, wordt zomaar van de ene op de andere dag verboden en er wordt een andere route opgelegd, opnieuw zonder enig overleg.

Blijkbaar staan de betrokkenen weer eens voor een voldongen feit, zonder dat hiermee de kern van het probleem wordt opgelost. Inderdaad, hiermee wordt niets gedaan aan de geluidsoverlast. Ik stel vast dat alle maatregelen in dat verband voor maanden zijn opgeschoven, als we mogen geloven wat er vorige vrijdag is beslist. Het enige wat er gebeurd is, is dat de regering het probleem heeft verlegd van het ene naar het andere gewest.

Pijnlijk is bovendien dat u ervoor zorgt dat de bewoners van uw kieskring voortaan gespaard worden en de Vlamingen in de rand rond Brussel de problemen in hun nek gekletst krijgen. De maatregel lijkt vooral ingegeven te zijn door zeer goedkoop en platvloers electoralisme, waarbij u uw eigen kiezers in Brussel gunstig wil stemmen. Dat verbaast ons ten eerste van een groene minister, die beweert aanhanger te zijn van een zeer internationaal gedachtegoed waarbij er geen grenzen meer bestaan. Hiermee handelt u precies in tegenovergestelde zin. Daarenboven hebt u uw groene geestesgenoten pijnlijk verrast met het manoeuvre, want uw Vlaamse groene collega met overeenstemmende bevoegdheden was, blijkens het antwoord dat zij gisteren heeft verstrekt, zeer verbaasd over uw optreden. Ook de groene Vlaams-Parlementsleden – de groene parlementsleden van het federaal parlement uiten zich blijkbaar minder in het debat – geven uitdrukking aan hun verwondering.

Ik heb dus heel wat vragen over deze kwestie. Kunt u, mevrouw de minister, deze beslissing toelichten? Waarom is er vooraf geen overleg gepleegd?

Was er overleg met de luchthavenautoriteiten? Zo ja, wat heeft dat overleg opgeleverd? Komt er nog overleg met de betrokken gewesten, het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest?

In hoeverre is de beslissing over de Chabert-route definitief? Kan zij nog worden gewijzigd? Is zij bovendien niet in strijd met eerdere beslissingen over de beperking van de geluidsoverlast? Ik herinner mij dat het precies de bedoeling was in het gebied rond Zaventem de straal, waarbinnen zich veel opstijgroutes bevinden, te beperken en de geluidsoverlast meer te kanaliseren. Graag meer duidelijkheid daarover vanwege de minister.

Ten slotte, is het niet logisch dat men streeft naar een billijke verdeling van de geluidsoverlast over de beide gewesten, aangezien zowel Brussel als Vlaams-Brabant in aanzienlijke mate de vruchten dragen van de aanwezigheid van de luchthaven? Alle problemen kunnen toch niet worden afgewenteld op één gewest, waar zeer veel mensen wonen, terwijl het andere gewest, dat toch ook in hoge mate profiteert van de voordelen van de nabijheid van de luchthaven, ongenaakbaar zou zijn en geen enkel nadeel van de geluidsoverlast zou mogen ondervinden. Is het niet logischer dat men streeft naar een billijke spreiding zodat niemand een overdreven overlast zou moeten ondervinden?

09.03 Dirk Pieters (CVP): Mijnheer de voorzitter, na deze woordenvloed kan ik de vraag eigenlijk alleen herhalen. Om bondig te zijn zal ik dat niet doen. Ik verwijs naar dezelfde problematiek. Mevrouw de minister, kunt u ontkennen dat door deze maatregel het grootste deel van de geluidslast naar Vlaams-Brabant wordt verlegd? Kunt u ontkennen dat dit extra onrechtvaardig is, aangezien de geluidslast en de verkeerslast zich reeds in grote mate in Vlaams-Brabant bevonden? Ook de uitzondering tijdens het weekend wordt nu vrijwel afgeschaft.

Ik wil het nog hebben over een probleem dat misschien minder aan bod kwam bij de voorgaande spreker, met name de problematiek van de geluidsnormen. Zij zijn verschillend voor de gewesten. Volgens de luchthavengemeenschap zijn zij blijkbaar strenger in Brussel dan elders. Dat kan hebben meegespeeld in de beslissing.

Is het niet aangewezen dat deze normen worden geharmoniseerd en dat deze problematiek wordt aangepakt op basis van geharmoniseerde normen? Ik neem aan dat er nog overleg komt, maar kan dit er nog toe leiden dat de beslissing wordt herzien?

Er was ook sprake van een overlegforum tussen de federale overheid, de gewesten, de provincie, de gemeenten, BIAC, Belgocontrol, de bedrijven en de omwonenden. Is dit meer dan een gerucht of kunt u bevestigen dat deze beslissing werd genomen? Zo ja, wanneer zal een dergelijk overleg van start gaan?

09.04 Willy Cortois (VLD): Mevrouw de minister, het bericht dat men de Chabert-route zou afschaffen heeft toch enige verwondering en ongerustheid veroorzaakt in Vlaams-Brabant. Ik beweer niet dat men de billijkheid niet zou respecteren en dat Vlaams-Brabant en de periferie, zoals u dat graag noemt, de lasten zouden moeten dragen terwijl de lusten uitsluitend aan de hoofdstad zouden toekomen.

Ik maak mij toch de bedenking dat u als federaal minister misschien beter eerst had gestreefd naar een harmonisatie van de geluidsnormen, om daarna de lasten, die een luchthaven met zich meebrengt, objectief te verdelen. Collega Pieters heeft daarop reeds gealludeerd.

Nu geeft u – waarschijnlijk ten onrechte – de indruk dat u één gewest favoriseerde. Toevallig is dat het gewest waarin u woont. Die beschuldiging neem ik uiteraard niet in de mond.

Mevrouw de minister, ik heb nog een tweede vraag. Daarstraks heeft de voorzitter van BIAC gesteld dat er inderdaad een rapport bestaat waarop u zich gebaseerd zou hebben om de maatregelen te nemen om de weekendroute van het plan Chabert af te schaffen. Dat heeft gevolgen voor de Route du Brabant. Daar zou ik toch graag enige uitleg over krijgen. Er is toch wel enig verband. Tenslotte heeft de voorzitter van BIAC hier daarstraks gezegd dat er inderdaad een rapport was waarop u zich hebt gebaseerd. Dat is feitenmateriaal. Kan de commissie daarvan kennis nemen?

Men heeft daar ook iets aan toegevoegd. Een van de verwijten die men u kan maken, is dat het overleg met de betrokken groepen erg belangrijk is. Dat geldt zeker voor een Ecolominister. Uit mijn informatie bleek dat er geen overleg is geweest tussen de minister en bijvoorbeeld de luchthavengemeenschap, waarvan de voorzitter niet de eerste de beste is, want hij is de gouverneur van Vlaams-Brabant. Ik ben zeker dat er geen overleg geweest is met de omliggende Vlaamse gemeenten die het meest hinder ondervinden. Het gaat om de groep van de G8. Daarstraks heb ik vernomen dat er informeel

overleg geweest zou zijn met gouverneur De Witte. Is dat juist of niet? In dat geval wordt de kritiek die men uit toch voor een deel opgevangen. Het lijkt me toch een belangrijk element in de hele discussie. Ik dacht dat de regenboogcoalitie de intentie had de betrokkenen te betrekken als er beslissingen genomen worden. Ik heb de indruk dat er geen overleg is geweest. Ik zou toch graag verdere toelichting krijgen, mevrouw de minister.

09.05 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst antwoorden op de vraag van collega Van Eetvelt over de lokalisatie van de militaire luchthaven. Hebt u me horen zeggen dat ik tegen de verhuis was? Ik heb dat nooit gezegd. Ik zal u zeer open zeggen dat ik niet al te enthousiast was over de beslissing. Het is een beslissing die veel geld kan kosten. Een beslissing moet worden uitgevoerd. Het akkoord van 11 februari 2000 was het concrete resultaat van die studie. Minister Flahaut heeft met een onafhankelijke groep de problematiek van de verhuis bestudeerd. Vragen als waar en hoeveel komen in die studie aan bod.

We hebben met de hele regering een beslissing genomen. De regering zal, als er andere elementen bijkomen, binnen drie maand een definitieve beslissing nemen betreffende de verhuis. Dat geldt ook voor de budgettaire kosten. Wij kennen voor sommige varianten de prijs van deze verhuis. De nieuwe elementen over een delokalisatie zal ons helpen binnen de drie maand een beslissing te nemen. Voor mij is een beslissing een beslissing en de beslissing is genomen. Ik heb er geen probleem mee, zelfs als was ik voor de beslissing niet al te enthousiast.. Dit is dus mijn standpunt op dit moment. De regering heeft beslist verder te gaan en binnen 3 maanden een definitieve beslissing te nemen wat betreft de verhuis van de militaire luchthaven.

Wat betreft het effect van een vertraging van deze beslissing op de andere beslissingen, moet ik opmerken dat er geen rechtstreeks verband bestaat. De hoeveelheid lawaai en het volume van militaire vliegtuigen zijn relatief te zien. Dat is één beslissing. De heer Flahaut heeft een studie gemaakt met verschillende opties en varianten. Binnen drie maanden moet hij een definitieve beslissing nemen over de verhuizing. Dit is mijn antwoord wat dit specifieke punt betreft.

Het tweede pakket vragen ging over de geluidsoverlast in Vlaams-Brabant en de problematiek van de route-Chabert. Op 11 februari 2000 heeft de regering, na overleg met de luchthavenexploitant, beslist het overvliegen van

de dichtstbevolkte zones zowel overdag als 's nachts zoveel mogelijk te vermijden. De consequenties van de Chabert-route die enkel op zaterdag en zondag overdag werd gebruikt door een zeventigtal vliegtuigen per dag waren heel duidelijk in strijd met deze doelstelling. Daarom werd de route afgeschaft. Dit is geen communautair probleem, hierbij golden overwegingen van algemeen belang en van ecologische aard. Het enige doel was minder mensen aan lawaai bloot te stellen en de veiligheid te verhogen. De bevolkingsdichtheid is nu eenmaal een gegeven waarmee men rekening moet houden en dat losstaat van enige communautaire overweging of electoralisme. Bij de route-Chabert ging het dus slechts om zo'n zeventig vliegtuigen overdag op zaterdag en zondag. Om het akkoord van 11 februari te bereiken, werd er uiteraard overleg gepleegd, ook met de buurtbewoners en de gemeenschap van Zaventem. De beslissing werd genomen op voorstel van een groep genaamd ProBru waarin BIAC, Belgocontrol, de piloten, de administratie en specialisten vertegenwoordigd waren. Zij hebben met het oog op de beslissing van 11 februari besloten de geluidsoverlast te verminderen. Gedurende de werkzaamheden van de groep ProBru die ongeveer drie maanden duurden werden ook de gewesten geïnformeerd. De groep nam in feite niet zelf een beslissing maar stelde mogelijke scenario's voor. De beslissing in verband met de route-Chabert en de tour du Brabant was evident in het licht van het engagement van de regering van 11 februari. Brussel zal uiteraard nog veel vliegtuigen te verwerken krijgen. De route-Chabert werd immers alleen op zaterdag en zondag gebruikt door zo'n zeventig vliegtuigen per dag. Dat is dus het aantal vliegtuigen dat niet langer naar en over Brussel zal vliegen.

Ik kom dan bij het overleg met de regio's en vooral de problematiek van het verschil tussen de maatregelen die zij kunnen nemen.

België is een federale staat met specifieke bevoegdheden voor de gewesten. Een akkoord sluiten met de diverse niveaus is dan ook niet zo gemakkelijk.

In de volgende weken en maanden zal de eerste minister een initiatief nemen met betrekking tot de gewesten. Hij zal daarbij niet zomaar een norm opleggen. Er bestaat een verschil tussen de gewesten en de federale overheid op het vlak van de bevoegdheden. De Raad van State kan eveneens voor de nodige problemen zorgen als beslissingen op het verkeerde niveau worden

genomen. In ons land is de situatie van de verschillende luchthavens ook heel verschillend. Bierset is niet te vergelijken met Oostende, Veurne of Zaventem. De exploitatie van die luchthavens is heel verschillend als het gaat om economische belangen of ecologische problemen.

Het derde element waarmee we rekening moeten houden, heeft te maken met de structuur van ons land. Sommige normen kunnen op federaal niveau worden bepaald. Ik denk bijvoorbeeld aan de hush-kit. We hebben beslist vliegtuigen die met deze kits zijn uitgerust te verbieden in heel België vanaf juli 2003. Het gaat hier immers om een federale bevoegdheid.

De eerste minister zal een initiatief nemen met de gewesten om indien mogelijk een harmonisatie door te voeren op het vlak van geluidsnormen of andere normen. Hij zal daarbij echter rekening houden met de verschillen tussen Zaventem, Deurne, Oostende, Gosselies of Bierset. Terzake wordt ook overleg gepland met onder meer de diverse actiecomités en de gouverneur van Vlaams-Brabant. Ik had op informeel vlak veel contact met de buurtbewoners van de diverse luchthavens. U weet dat wij ook beslist hebben een informatiebureau op te richten voor alle buurtbewoners in alle gemeenten die te maken hebben met deze problematiek. Het is evident dat dit forum met alle betrokken organisaties, de gewesten, de gemeenten en de gouverneurs zal praten.

We hebben op dit moment enkel een beslissing genomen over de route-Chabert die ingaat tegen het akkoord van 11 februari. De definitieve herziening van de landings- en opstijgprocedure voor nachtvluchten werd nog niet beslist. Pro-Bru heeft een nieuwe opdracht gekregen om rekening te houden met de vermindering van het aantal mensen die problemen kunnen ondervinden. Er moet ook een overleg worden georganiseerd met de verschillende buurtcomités.

Ik heb de vertegenwoordigers van de verschillende comités in mijn kantoor ontvangen. Ik heb hen gewezen op het feit dat Zaventem zal blijven bestaan en ik heb hen ook gezegd dat de landings- en opstijgprocedure voor iedereen een probleem zal blijven.

Mijn inziens kunnen terzake alleen objectieve criteria worden gehanteerd. De Chabert-route was een unaniem akkoord van de Pro-Bru-groep, ook in hun besluitvorming, om duidelijk te maken dat dit in totale tegenstelling is met de beslissing van eind februari 2000. Bij de beslissingen die inzake

de procedure nog moeten worden genomen, zal tevens rekening worden gehouden met de problematiek van de isolatie, het toekomstige budget, enzovoort. De beslissing zal worden genomen in overleg met de mensen die sinds vele jaren rond deze problematiek werken. Zij hebben immers ook ideeën en belangen die moeten worden gehoord. Dit is van belang voor de economische ontwikkeling van Zaventem, die in de toekomst nog zal groeien en voor de geluidshinder die moet verminderen.

09.06 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, u verwijst naar de akkoorden van februari 2000. Daar werd zeker niet over de afschaffing van de Chabert-route gesproken. Dat is een nieuw feit, zelfs voor de tegenstanders van de Chabert-route, de Brusselse actiescomités, die hierdoor aangenaam verrast waren.

Het blijft een eenzijdige beslissing. Het is mij na uw antwoord meer dan ooit duidelijk geworden dat er geen overleg met de gewesten werd gepleegd. Overleg werd inderdaad gepland, maar dan alleen over de toekomst. In dit dossier hebt u uitdrukkelijk als Brussels minister gehandeld en niet als federaal minister, die de belangen van de hele bevolking moet behartigen. U moet er vooral op toezien dat de normen op elkaar worden afgestemd. U hebt iedereen voor een voldongen feit geplaatst door een vrij belangrijke route ineens te laten verdwijnen.

Ik vrees ook uit uw antwoord te moeten afleiden dat uw beslissing niet herroepbaar is, dat het definitief is, dat er niet meer over zal worden gesproken. U zou toch eens in onze regio moeten komen, die vooraan ligt in de grote "grand tours du Brabant" ligt, met name de regio Machelen, Vilvoorde, Koningslo, Strombeek-Beveren, Grimbergen, die in het zuiden zeer dicht bevolkt is. De bevolkingsdichtheid vertoont nauwelijks enig verschil met Brussel. Deze streek heeft bovendien reeds zeer veel te verduren. Zij zal het nu, uitgerekend in het weekend, extra te verduren krijgen. Het gaat immers over 70 vluchten per dag, ongeveer 6 vluchten per uur. Dat is enorm veel. Uw beslissing is uiterst eenzijdig en louter in het belang van de Brusselaars. Dat is helemaal geen mooi perspectief in het kader van de komende onderhandelingen. U zet de gewesten, en vooral het Vlaams Gewest, het mes op de keel. Wij zullen uw beslissing dan ook blijven aanvechten.

09.07 **Willy Cortois** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, bij dergelijke

besluitvorming is het belangrijk dat er daadwerkelijk overleg wordt gepleegd. Niemand wordt graag voor voldongen feiten gezet. Volgens mijn informatie, voor zover ze juist is, zijn er twee representatieve organisaties. Ten eerste, de G8-groep die de belangen van Vlaams-Brabant verdedigt. De G8-groep omvat de acht gemeenten rond Brussel. Ten tweede, de luchthavengemeenschap, alle burgemeesters van Vlaams-Brabant met als stichtend president gouverneur De Witte. Daarstraks heeft de voorzitter van BIAC gezegd dat de gouverneur wel werd geconsulteerd. Kunt u mij zeggen of dit het geval is? In Vlaams-Brabant hebben alle gemeenteraden en schepencolleges van diverse pluimage, ook die waarin groene raadsleden of schepenen zitten, ondertussen immers reeds geprotesteerd.

Dat weet u waarschijnlijk ook wel.

Een tweede punt waarover ik geen duidelijkheid heb of waarover ik niets terugvind in uw antwoord, noopt mij nog enige toelichting te vragen. Men spreekt over de afschaffing van de route-Chabert. Daarbij zijn 70 tot 80 vluchten betrokken. Tot daar aan toe. Tezelfdertijd werden wijzigingen aangebracht aan de vliegroute, le grand tour du Brabant. Ik heb het gevoel dat sinds uw aantreden wij mogen vaststellen dat de geluidshinder van de luchthaven zeer sterk is verminderd en zich niet meer of nauwelijks nog voordoet na 23 uur of na een uur 's nachts. Ik ben u daar iedere nacht dankbaar voor. Nu heb ik echter het gevoel dat er voor de nachtvluchten blijkbaar opnieuw een opening wordt gemaakt tot zes uur 's morgens. Dat is natuurlijk veel erger. Ik veronderstel dat ook op zondag – wij leven in een federaal land, maar de zondag lijkt mij voor iedereen even heilig – le grand tour du Brabant een uitbreiding zal kennen en dat er tot zondagmorgen acht uur nog nachtvluchten kunnen plaatsvinden boven Vlaams-Brabant. Het verband tussen de twee is mij niet erg duidelijk. Er zijn 60 tot 70 bewegingen in het weekend, maar is er in de beslissing die u neemt nu in wezen iets veranderd wat de nachtvluchten tijdens het weekend en op de andere dagen van de week betreft? Ik zou daar graag enige duidelijkheid in krijgen.

Mevrouw de minister, ik wens mij niet op het communautaire vlak te begeven, maar de bevolking is toch een belangrijke factor. Hoeveel mensen dreigen verstoord te worden door de luchthaven? Het is belangrijk rekening te houden met welk type van stedelijke ontwikkeling men te maken heeft. Als ik in Brussel aan het Noordstation sta en om een uur 's nachts passeert

daar een vliegtuig dat 50 decibel produceert, dan zal dit mij en waarschijnlijk ook de mensen die daar wonen zeer weinig hinderen, omdat daar permanent lawaai is. Als datzelfde vliegtuig over Meise vliegt of een landelijke Waalse gemeente, dan is 50 decibel iets heel anders en wordt de overlast heel anders gevoeld. Heeft men ook daarmee rekening gehouden? Ik zou bij het in aanmerking nemen van objectieve criteria graag zien dat men die toch eens duidelijk zou bepalen. Ik noteer uw verklaring dat u zich niet opstelt op het communautaire of gewestelijke vlak, maar probeert het algemeen belang te dienen. Dat is uiteraard de taak van ieder federaal minister.

09.08 Dirk Pieters (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik begin waar mijn collega eindigt. Als dit waar zou zijn, is dat een belangrijke positieve vaststelling. Als de minister verklaart dat dit voortaan geen communautaire problematiek meer zal zijn, dat objectieve normen zullen worden gevolgd en dat men het algemeen belang zal nastreven, neem ik aan dat men bij de verdeling van de in de NMBS te investeren gelden een zelfde principe zal hanteren. In die zin zou uw antwoord ons tot enig optimisme nopen. Wij zullen daar echter niet voorbarig in zijn en wachten latere beslissingen daarover af.

Concreet is het isoleren van de lawaaihinder in het oordeel over de lasten en baten wel wat eenzijdig. Ook de globale verkeersproblematiek mag daarbij worden betrokken en dat speelt veel sterker ten noorden van Brussel, dus in Vlaams-Brabant, dan in Brussel. Ten slotte noteer ik wat zal overblijven van deze beslissing voor de Vlaams-Brabanders: de route-Chabert zal worden afgeschaft en de route-Durant wordt ingelegd. Dat zullen wij wel onthouden en de kiezers ook.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De mondelinge vraag nr. 3375 van de heer Pierre Chevalier vervalt wegens afwezigheid zonder kennisgeving van de indiener.

10 Mondelinge vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjaren-investeringsplan van de NMBS" (nr. 3390)

10 Question orale de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3390)

10.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, u

zult zich zonder twijfel herinneren dat ik u op 31 januari in deze commissie twee specifieke vragen gesteld heb met betrekking tot uw tienjareninvesteringsplan met enerzijds de schrapping van het derde spoor van Zeebrugge-Brugge en anderzijds de mogelijke schrapping van het derde en vierde spoor van Brugge-Gent. Ik heb u toen ook gezegd dat uw antwoord voor mij totaal onvoldoende was en dat ik u in de commissie opnieuw met deze vraag zou lastigvallen.

De vraag van collega Chevalier bood mij de ideale kapstok om mijn vraag aan op te hangen maar, zoals zo vaak, moeten wij ook vandaag vaststellen dat, als het over de consequente verdediging van een Vlaams dossier gaat, de VLD verstek laat gaan.

Vandaag, mevrouw de minister doe ik een tweede poging in de hoop van u een eerlijk, of althans eerlijker antwoord te krijgen. Sta mij toe even kort de situatie te schetsen. In de haven van Zeebrugge is er een groeiende activiteit en er is dus wel degelijk een economische noodzaak voor die bijkomende ontsluiting van het derde spoor Zeebrugge-Brugge. Wat de relatie Brugge-Gent betreft, moeten wij vaststellen dat er niet alleen belangrijk goederenverkeer is maar ook zeer belangrijk personenverkeer op die lijn is. Daar is er dus ook een grote noodzaak tot uitbreiding met een derde en vierde spoor.

Ik kan dan van een groene minister bijna niet begrijpen, dat zij niets zou voelen voor verkeersleefbaarheid en dat zij de problematiek van het dichtslibben van de wegen niet zou onderkennen. Wat kan men uiteindelijk beter doen dan proberen het stijgende goederenverkeer af te leiden naar spoor en waterwegen.

In dit concrete dossier mevrouw de minister, hebt u in opeenvolgende volgorde akte kunnen nemen van het protest van onder meer de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij van West-Vlaanderen, die u per brief, op 12 januari reeds lieten weten niet ingenomen te zijn met uw plannen. Er is een zeer duidelijk protest geweest van het havenbestuur van Zeebrugge. U bent door de raad van bestuur van de NMBS op vrijdag 26 januari teruggefloten. Toen stelde de raad van bestuur uitdrukkelijk dat de uitbreiding van de lijn Zeebrugge-Brugge, wel degelijk noodzakelijk is en hij verwijst uitdrukkelijk naar het regeerakkoord van uw eigen eerste minister Verhofstadt, waarin een belangrijke investering voorzien was voor een derde en vierde spoor op de lijn Brugge-Gent. Ondertussen is er een motie geweest van de

West-Vlaamse provincieraad die unaniem, over alle partijgrenzen heen, beslist heeft dat dit niet kan.

Twee kleine nieuwe elementen zijn er in het dossier bijgekomen, mevrouw de minister. Enerzijds zijn er de uitspraken van de Vlaamse minister-president Dewael, die in een interview met De Gazet van Antwerpen van maandag 12 februari 2001 stelt dat Vlaanderen prioriteiten moet kunnen stellen wat investeringen in het spoor betreft. Uiteraard zal ik, uit respect voor onze collega Ansoms, niet vragen wat u van deze uitspraken denkt, ik zal dat aan collega Ansoms overlaten.

Een tweede belangrijk element is dat de sociaal-economische raad voor Vlaanderen een prioriteitenlijst opgemaakt heeft, waarin wel degelijk het derde en vierde spoor Gent-Brugge, en het derde spoor Brugge-Zeebrugge voorzien zijn en waarin die zelfde Vlaamse minister-president zegt dit een zeer interessant werkdocument te vinden.

Mevrouw de minister, ik wens u dan ook twee concrete vragen te stellen. Ten eerste, wat is uw reden om in uw plan deze twee concrete projecten te schrappen? Ten tweede, bent u eventueel bereid om hierop terug te komen?

10.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zei het reeds, maar ik zal het herhalen. De NMBS heeft mij drie scenario's voorgelegd omtrent het investeringsplan van 200-2005. In het meest ambitieuze scenario, dat de nochtans sterk verhoogde middelen die de regering ter beschikking stelt, overstijgt met meer dan 100 miljard werd een project opgenomen voor het op drie en vier sporen brengen van het traject Zeebrugge-Gent. In een tussenoplossing die de budgettaire mogelijkheden nog te boven gaat werd een deel van de nodige middelen opgenomen. Die aspecten betreffen dus de NMBS.

Dat wat betreft de NMBS. Dat is ook het antwoord op de vraag van de heer Chevalier, die niet aanwezig is. Er is dus geen reden om het woord schrapping te gebruiken tenzij dit beschouwd wordt als de juiste term om aan te geven dat de NMBS slechts een deel van het project opneemt in haar tussenoplossing.

In het algemeen belang van het investeringsplan dat zal worden goedgekeurd moet de regering de prioriteiten bepalen van de verschillende ingediende projecten, zowel op grond van de

kostprijs als op grond van het nut voor de mobiliteit via het spoor voor goederen en personen. Tot zover het voorstel van de raad van bestuur van de NMBS. Het was geen plan, maar wel een voorstel, een oefening om aan te tonen hoe een transportplan en een investeringsplan samen kunnen werken. Ik heb de heer Caluwé in de Senaat twee weken geleden reeds gezegd dat het maar een oefening was. De vraag vanuit de haven van Antwerpen alsook de problematiek van de havens van Gent en Zeebrugge-Gent zijn heel belangrijk. Arbitrages zullen worden uitgevoerd. Het betreft hier geen definitieve beslissing. Ik heb geen bezwaar om erover te praten en eraan te werken, natuurlijk in het kader van het budget dat de regering heeft bepaald.

Il n'est donc pas question de dire que ce projet est « geschrappt ». Il ne l'est pas. Il faisait partie d'une contribution générale au débat sur le plan décennal de transport. Il se trouve dans un des trois scénarios établis par la SNCB pour essayer d'entrer dans l'épure budgétaire. Nous verrons comment effectuer les arbitrages.

Je n'accepte donc pas qu'on dise que cet aspect de mise à trois et quatre voies pour le volet Zeebruges/Gand est rejeté définitivement comme étant inutile. Je vous rassure à ce sujet. Toute la discussion reste ouverte puisqu'elle n'est pas encore tranchée.

10.03 **Koen Bultinck** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stel vast dat uw antwoord al iets minder vaag is dan dat van ruim veertien dagen geleden. Het lijkt op een politieke terugtocht als u zegt dat uw plan een oefening was waarover discussie mogelijk was. Dat is een belangrijke wending in het ganse debat. Van ons mag u verwachten dat wij met grote consequentie de Vlaamse belangen en deze twee prioriteiten zullen blijven verdedigen. Wij zullen elkaar daar treffen als u niet de besluiten neemt die wij u graag zouden zien nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijkheid om een aantal Thalys-treinen te laten stoppen in Zaventem en de gevolgen ervan voor het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 3377)**

11 **Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'éventualité d'un arrêt Thalys à Bruxelles-National et l'impact que**

celui-ci pourrait avoir sur le trafic voyageurs intérieur" (n° 3377)

11.01 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb die vraag reeds een tweetal keren gesteld, maar nu is er een nieuw element. Vorige week las ik namelijk in een krant bij de voorstelling van de resultaten van de Thalys, dat het plan om op korte termijn een aantal Thalys-treinen te laten stoppen in Zaventem definitief word opgeborgen. De reden daarvoor is dat de impact op het binnenlandse reizigersvervoer te groot zou zijn. Dat was al gebleken uit een eerste studie van de NMBS, maar blijkbaar was er na overleg tussen de luchthavenautoriteiten en de NMBS toch een mogelijkheid om dit nader te onderzoeken.

Ik denk dat wij het erover eens zijn dat het op termijn goed is om een aantal Thalys-treinen te laten stoppen in Zaventem. Als echter de impact zo groot is dat vele binnenlandse treinen moeten sneuvelen, is het volgens ons beter te wachten met bijkomende investeringen. Ik zeg dus niet dat het stoppen van Thalys-treinen in Zaventem onzinnig zou zijn, wel integendeel.

Daarom heb ik twee vragen. Ten eerste, zijn de resultaten van deze studie nu definitief? Ten tweede, heeft men dit plan nu definitief begraven of wordt het slechts uitgesteld totdat de bijkomende investeringen kunnen worden gedaan? De eerste en voornaamste investering moet in Zaventem gebeuren, zodat het geen eindstation meer is.

11.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, de tweede studie van de NMBS bevestigt inderdaad de resultaten van de eerste en raadt af een aantal treinen van de binnenlandse dienst te laten vervangen door Thalys-treinen. Net zoals de eerste studie spitst ook de tweede zich toe op de korte termijn. Uiteraard loopt ze geenszins vooruit op de mogelijkheden die zullen worden geboden door de verwezenlijking van de Diabolo die het station van de luchthaven zal verbinden met het nationaal en internationaal net in vier richtingen in plaats van één enkele.

Het spreekt voor zich dat deze investering maar eerst wordt gerechtvaardigd als ze voldoende wordt gevaloriseerd door het treinaanbod dat ten uitvoer zal worden gelegd. Op dit vlak is de integratie van de luchthaven in het netwerk van hogesnelheidstreinen vanzelfsprekend. Dit maakt overigens deel uit van de logica van de beslissing over de verbetering van de toegang van de

luchthaven die de regering in februari 2000 nam. Het internationale treinverkeer wordt in deze beslissing expliciet vermeld.

Ik zou niet graag zien dat het binnenlandse treinvervoer hinder ondervindt. Daarnaast is er de internationale tendens om omwille van milieuredenen de strategie van gecombineerde tickets en inchecken in het station te bevorderen, zoals bijvoorbeeld op de luchthaven Charles de Gaulle. Een intensief gebruik van de TGV leidde ertoe dat de lijnvlucht Parijs-Brussel door Air France werd stopgezet. Over een korte afstand is de TGV immers een goedkoop, doeltreffend en vooral milieuvriendelijker alternatief. In het verleden heeft men ervoor gekozen van Zaventem een HUB te maken. Dit brengt met zich mee dat we de vraag in de nabije toekomst niet zullen kunnen vermijden. Dat is voordeel voor Zaventem.

Ten slotte wil ik opmerken dat ik aanvankelijk vrij geïsoleerd stond binnen de Europese Raad van ministers met mijn idee om de TGV naar voren te schuiven als alternatief voor kortereafstandsvluchten, maar dat dit idee nu steeds meer opgang maakt en een steeds bredere instemming vindt, ook in de Commissie.

Ik kan u zeggen dat in het voorstel van witboek van de commissie dit element een belangrijke plaats zal hebben en ons hopelijk zal stimuleren om door te gaan, niet op korte, maar op middellange termijn. De problematiek van de HST en de Thalys in Zaventem is een ernstige problematiek en we moeten in deze richting gaan, maar wij moeten geen regelmatige treinen afschaffen om dat project mogelijk te maken. Dat is voor mij een evidente, noodzakelijke keuze voor een toekomst, die hopelijk niet te ver ligt. Dat zal echter ook afhangen van het debat over het investeringsplan.

11.03 Daan Schalck (SP): Ik kan het eens zijn met uw visie, mevrouw de minister, dat het net er moet komen en liefst zo snel mogelijk. Het lijkt mij inderdaad onzinnig dat op afstanden van minder dan 500 km er nog zeer veel vluchten zouden zijn. De trein kan daar een evidente rol spelen. Alleen denk ik dat het ook een goede optie is om dit niet prioritair te maken op het binnenlands reizigersvervoer, waar er ook vandaag al een aantal knelpunten -zoals capaciteit- zijn die alleen maar erger zouden worden gemaakt. Dus ik ben het eens met uw visie.

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

12 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de relatie tussen de structuur van de NMBS en het op tijd rijden van de treinen" (nr. 3378)

12 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le lien entre la structure de la SNCB et le fait que les trains arrivent à l'heure" (n° 3378)

12.01 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, ik moet zeggen dat dat eigenlijk nogal meevalt. Ik denk dat je minder vertraging hebt dan wanneer je met de wagen probeert naar Brussel te komen.

Ik heb in het journaal van 25 januari een uitspraak van u gehoord en ik zal ze even citeren: "Je peux expliquer très bien aussi aux usagers quotidiens ou non-usagers qu'il y a un lien direct entre la question des structures de la SNCB et le fait que les trains arrivent à l'heure". Ik vond dat een merkwaardige uitspraak, namelijk dat er dus een onmiddellijk verband zou zijn tussen structuren en vertragingen. U hebt daarnet al een stukje van uw antwoord aangekondigd. Mijn interesse gaat ernaar uit te weten welke structuur u daar specifiek mee bedoelt en wat eigenlijk het directe verband is tussen de structuren van de NMBS en de stiptheid van de treinen.

12.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, ik had daar een voorbeeld gegeven, maar ik denk dat het mogelijk is dat aan de mensen te verklaren. Ik denk dat de vorming van de beslissingen bij de NMBS heel belangrijk zijn in hun concrete effecten voor de gebruikers. Ik denk dus dat er een verband is tussen de twee en ik zal u enkele voorbeelden geven. De huidige bepalingen kunnen voor verwarring zorgen over de rollen binnen de raad van bestuur. U weet dat er gewone bestuurders zijn en bestuursdirecteuren. Wat de gewone bestuurders betreft: hun mandaat is geen voltijds mandaat, dus denk ik dat zij niet altijd over de nodige tijd beschikken of de documenten niet voldoende op tijd krijgen om de beslissingen in hun gebied te evalueren. Er zijn echter ook de bestuursdirecteuren. Die zijn uiteraard slecht geplaatst om als bestuurder opnieuw de beslissing in vraag te stellen die zij als directeur genomen hebben. Voor mij is die situatie van verwarring tussen de verschillende rollen zeer belangrijk om te verklaren dat er een probleem is wat de beslissingen en de concrete effecten betreft.

Voorts is er in de raad van bestuur een intern auditcomité. Dit comité zetelt onder het

voorzitterschap van de gedelegeerd bestuurder en dat is in mijn ogen geen goede situatie. Hij beschikt bijgevolg niet over voldoende onafhankelijkheid om kritiek uit te oefenen op de beslissingen die door de bestuursdirecteuren en door hemzelf zijn genomen. Voor mij is dat een probleem op het vlak van de vorming van de beslissingen en de concrete effecten van deze beslissingen.

De opdracht van de NMBS is door de wet slechts op een vage manier vastgelegd.

Het kan bijgevolg gebeuren – en ik geef slechts een voorbeeld – dat de NMBS in Maleisië via haar transport- en expeditieafdeling ABX-activiteiten voor belastingadvies mag ontwikkelen. Volgens haar statuut bestaan deze adviezen uit het bieden van ondersteuning aan de douaneaangifte bij de invoer van goederen en is dit een volstrekt normale bezigheid voor internationale expeditie- en transportbedrijven. Hiermee wordt aangetoond dat de vage bepaling van de opdrachten van de NMBS een probleem vormt bij het maken van bepaalde keuzes.

Ik kom tot de opdrachten van openbare diensten, uitgevoerd in het kader van het beheerscontract. Er worden voordelen geboden aan de reizigers, zoals bijvoorbeeld de 65-plustickets. In dat verband kunnen er evenwel problemen ontstaan bij de onderhandelingen omtrent de kostprijs van deze maatregelen en de wijze waarop de opbrengst wordt aangewend ter compensatie van de voordelige tarieven.

De regeringscommissaris kan een beslissing van de onderneming opschorten en deze ter beoordeling voorleggen aan de bevoegde minister, maar slechts indien hij van oordeel is dat deze beslissing strijdig is met de bepalingen van de wet, van het beheerscontract of van de statuten van de onderneming. Hij beschikt hiervoor over een termijn van vier kalenderdagen, maar aangezien de raad van bestuur telkens op vrijdag samenkomt is het zoveel als duidelijk dat de opgelegde termijn moeilijk kan worden gerespecteerd. Ten slotte kan hij ook geen oordeel vellen over de opportuniteit van de beslissing.

Dit voogdijsysteem leidt tot tal van moeilijkheden die ik zal illustreren aan de hand van volgende voorbeelden.

Ten eerste, als de beslissing werd goedgekeurd door een orgaan dat over een machtsdelegatie beschikt, werd deze beslissing niet genomen

tijdens een vergadering waaraan de regeringscommissaris deelnam.

Ten tweede, als de beslissing ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de raad van bestuur en als de documenten te laat toekomen, hadden de bestuurders ongetwijfeld niet de tijd om er degelijk kennis van te nemen en dan staan zij vaak onder tijdsdruk, met als gevolg dat zij de operatie kunnen doen mislukken.

Ten derde, de interne audit staat onder de controle van de gedelegeerd-bestuurder.

Ten vierde, tijdens de vergadering van de raad van bestuur zijn de bestuursdirecteur en de gedelegeerd-bestuurder aanwezig. Zij kunnen het nut van een beslissing in de verf zetten en de gewone bestuurders overtuigen die over onvoldoende voorkennis beschikken. Samen met degenen die zij hebben overtuigd kunnen zij een beslissing goedkeuren.

Ten vijfde, in de veronderstelling dat de vergadering van de raad van bestuur op vrijdag plaatsvindt en wanneer de maandag bovendien een feestdag is, kan de regeringscommissaris de opgelegde termijn van vier kalenderdagen onmogelijk respecteren. In de veronderstelling dat de regeringscommissaris over de materiële mogelijkheid beschikt om tussenbeide te komen, maar dat hij het standpunt van de bevoegde minister over de overeenstemming met de bepalingen van de wet, van het beheerscontract of van de statuten van de onderneming niet deelt, zal de beslissing tot goedkeuring van de raad van bestuur niet opnieuw in vraag worden gesteld omdat het aan de regeringscommissaris persoonlijk toekomt om te oordelen of de beslissing ermee overeenstemt of niet.

Ten zesde, in de veronderstelling dat de beslissing een catastrofale invloed heeft op de werking van de onderneming, zullen de organen die dit dossier op basis van een toegekende volmacht slecht hebben beheerd, ontsnappen aan de ultieme manier om hun verantwoordelijkheid op te nemen, met name door ontslag, omdat de raad van bestuur die deze beslissing heeft goedgekeurd met een tweederdemeerderheid zijn akkoord moet verlenen aan dit ontslag. Overigens moet men weten dat van de achttien leden die theoretisch aanwezig zijn, een derde deel uitmaakt van het directiecomité wiens beslissing zou moeten worden bekritiseerd.

Ten zevende, de GTS-investering werd terecht gedaan, maar de beslissing van de raad van

bestuur om de aandelen van deze telecommatschappij te verkopen, had moeten vallen vooraleer de koers afkalfde. Het boekhoudkundig verlies dat de NMBS voor het jaar 2000 zal moeten inschrijven, zal de triomfalistische verklaringen over het financieel herstel van de maatschappij tegenspreken; immers, de schulden van de NMBS blijven gevaarlijk toenemen.

Tegelijkertijd zijn de stations 's avonds gesloten omdat er geen financiële middelen zijn om de veiligheid van het personeel te garanderen. De kwaliteit van het onthaal in de stations en de informatie aan begeleiders en reizigers is verre van ideaal. Daarom denk ik dat de structuur van de raad van bestuur en de manier waarop de beslissingen worden voorbereid en gevormd, moet worden gewijzigd door acht maatregelen inzake de rol en de transparantie. Dat is geen sterke controle, maar een manier om betere beslissingen te kunnen nemen, een betere controle te hebben en een controle op de effecten van de beslissingen – vertragingen en dergelijke – te bewerkstelligen.

Ik ga akkoord dat we dit moeilijk aan de reizigers kunnen zeggen. Ik zal mij inspannen om meer pedagogische verklaringen af te leggen.

Toch is er een verband. Het is moeilijk te verklaren, maar er is een verband tussen vertragingen of problemen voor reizigers en NMBS-werknemers en de vorm van de beslissingen in het kader van de huidige structuur, die in de nabije toekomst moet worden veranderd. De beslissingen zullen rond 15 maart worden genomen.

12.03 Daan Schalck (SP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het was mij uiteraard al een tijdje bekend dat u de structuren van de NMBS voor de toekomst niet ziet zitten, maar ik heb uit uw antwoord niet het directe verband tussen de vertragingen van de treinen en de structuren vernomen. Daarom vind ik dat nogal een krasse uitspraak.

Ik denk dat de regering al een aantal mogelijkheden heeft om ook controles via het beheerscontract mogelijk te maken en, bijvoorbeeld, over het ter beschikking stellen van de gelden voor 65-plussers te negotiëren. Ook vandaag zijn er binnen het huidige wettelijk kader al een aantal mogelijkheden om dat te doen.

Ik heb geen bezwaar tegen het wijzigen van een aantal structuren, maar het zou goed zijn dat we

daar een zo sereen mogelijk debat over voeren. Ik heb de indruk dat de confrontatie in de afgelopen periode niet altijd tot snelle resultaten heeft geleid. Wij hebben geen bezwaar tegen financiële transparantie, meer controle of een doorgedreven scheiding van bevoegdheden.

Ik kan u vandaag misschien wel aantonen dat mensen moeten rechtstaan omdat we inzake de investeringen met een 60/40 verhouding moeten werken. Daar praat u niet over. Mensen zijn slecht bediend omdat er geen afstemming is van trein, tram en bus, omdat de gewesten niet in de structuren meepraten.

We hebben allemaal belang bij een sereen debat. De confrontatie van de voorbije maanden is niet de goede manier om het dossier tegen 15 maart uit de woelige wateren te krijgen. Mijn hoofdbekommernis is dat de klant van de NMBS voldoende bediend wordt. Als ik over confrontatie spreek, is het niet mijn bedoeling u alleen de steen te werpen. De NMBS heeft flink geholpen om de confrontatie uit te lokken. In het belang van iedereen moet er, mijns inziens, de volgende maanden een sereen debat worden gevoerd. We moeten onderzoeken wat écht belangrijk is in de structuren. De structuren moeten gewijzigd worden om de klant beter te dienen, niet om een aantal oude strategische spelletjes uit te vechten. Een dergelijke handelwijze zal ons in dit dossier geen vooruitgang doen boeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Samengevoegde mondelinge vragen van**
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van de Vlaamse minister-president Dewael over de inbreng van de gewesten in de NMBS" (nr. 3404)

- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van de Vlaamse minister-president Dewael over het verdwijnen van de communautaire verdeelsleutel voor de spoorinvesteringen" (nr. 3405)

13 **Questions orales jointes de**

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations du ministre-président flamand Dewael sur l'apport des communautés à la SNCB" (n° 3404)

- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations du ministre-président flamand Dewael sur la suppression de la clé de

répartition pour les investissements dans le secteur ferroviaire" (n° 3405)

13.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het interview van de minister-president in de Gazet van Antwerpen – mijn eerste indruk was dat het een verkiezingsaffiche was –, is de aanleiding van mijn vragen. Ik heb het artikel gelezen. Het is niet de bedoeling van de heer Dewael om een confrontatie aan te gaan. Hij spreekt, mijns inziens, niet in zijn naam maar in naam van de Vlaamse regering die gevormd wordt door de VLD, de SP, AGALEV en de VU&ID. Ik moest echter vaststellen dat de minister-president het standpunt van de CVP integraal had overgenomen. U kunt onze toekomstvisie op het spoor raadplegen op het internet. Leden van het Vlaams Blok treden dit standpunt grotendeels bij. Bijgevolg mag ik zonder verpinken stellen dat de minister-president het standpunt van heel Vlaanderen heeft vertolkt.

Mevrouw de minister, het standpunt van de heer Dewael is voor u niet zonder belang. Ik licht twee punten uit zijn betoog. Een eerste punt handelt over investeringen. De heer Dewael maakt een lijstje op van prioritaire investeringen in Vlaanderen. Deze investeringen vragen heel veel geld. U hebt reeds een aantal keren verwezen naar de drie scenario's van de NMBS. De 55 miljard frank is het rampenscenario van de NMBS. U weet dat in het eerste jaar van deze legislatuur slechts 3,4 miljard frank werd besteed. Bovendien ben ik niet zeker dat u de nodige kredieten ter beschikking zult kunnen stellen nu de UMTS-veiling is tegengevallen. U hebt altijd beweerd de bijkomende middelen te zullen krijgen, zelfs al bracht de UMTS-veiling geen frank op. We wachten af. Ik maak me echter grote zorgen. Met het rampenscenario van 55 miljard frank is geen van de prioritaire werken uitvoerbaar. Daarom is de conclusie van minister-president Dewael terecht dat de 60/40-verhouding onhoudbaar is. Op mijn interpellaties terzake hebt u altijd geantwoord dat u er niet aan denkt de 60/40-regel te doorbreken.

Nu er zo'n uitspraak in de Vlaamse pers is verschenen – niet alleen in een regionale krant, maar ook in De Standaard –, moet ik toch vragen of u op uw standpunt blijft, mevrouw de minister, met name dat er geen sprake van is om de 60/40-regel voor de financiering te doorbreken. Dat is een zeer eenvoudige vraag, waar ik dan ook een duidelijk antwoord op verwacht.

Een ander element is het pleidooi voor inspraak

van de gewesten in het reilen en zeilen van de NMBS, inzonderheid in de investeringen. Vorige week nog heb ik in plenaire vergadering een motie ingediend – ik heb de heer Schalck en andere VLD'ers opgeroepen mijn motie mede goed te keuren – met letterlijk dezelfde vragen als die van de heer Dewael, namelijk dat de gewesten op korte termijn vertegenwoordigd zouden zijn in de raad van bestuur, dat zij betrokken worden bij de opmaak van het investeringsprogramma en dat zij de kans krijgen beheerscontracten te sluiten of aan cofinanciering te doen. Ik moest echter vaststellen dat de meerderheid deed alsof haar neus bloedde en de eenvoudige motie goedkeurde. Hiermee is zij de kern van de discussie uit de weg gegaan.

Mijn vraag luidt dus of u zich halsstarrig blijft verzetten tegen het opnemen van de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS, zoals u enkele weken geleden hebt geantwoord op mijn vorige interpellatie. Blijft u op dat standpunt? Zo ja, dan gaat uw houding regelrecht in tegen de vraag van de heer Dewael.

Zult u toelaten dat de gewesten in een eerdere fase betrokken worden bij de opmaak van het investeringsplan en dat zij meer dan een vrijblijvend advies formuleren?

Gaat u na de uitspraak van de heer Dewael nu wel akkoord met regionale beheerscontracten of vormen van cofinanciering? Of blijft u op uw vroeger standpunt?

Ten slotte, indien u op al die vragen hetzelfde antwoord geeft als vroeger, kunt u zich dan nog federaal minister noemen? Immers, dan moet ik vaststellen dat u de belangen van een belangrijke regio van ons land, met name Vlaanderen, niet dient en opoffert aan de belangen van een andere regio, met name Wallonië. Dat kan niet voor een federaal minister.

13.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik hoop in een serene sfeer te kunnen antwoorden op de vragen. Ik heb het artikel in de Gazet van Antwerpen ook gelezen.

Een eerste punt betreft de aanwezigheid van de gewesten in de raad van bestuur. Voor mij is het spoorvervoer een bevoegdheid van de federale overheid, dat is geen verrassing. Ik vraag mij af hoe men een beslissing tot aankoop zou kunnen rechtvaardigen aangezien de gewesten niet verantwoordelijk zijn voor de beslissing die de NMBS moet nemen. Ik vraag toch ook niet dat de federale overheid aanwezig zou zijn in de raden

van bestuur van de gewestelijke vervoermaatschappijen. Indien de concrete tenuitvoerlegging van het spoorvervoer een invloed heeft op de bevoegdheden van de gewesten, de gemeenten of de provincies, moet de NMBS overleggen met deze instanties en rekening houden met de realiteit van de verschillende entiteiten. Op dit ogenblik is er reeds overleg, maar het moet worden verbeterd op alle niveaus, zowel interministerieel, tussen de parlementen van de verschillende overheden, als tussen de vervoermaatschappijen onderling.

Indien men het idee om de gewesten te vertegenwoordigen in de raad van bestuur zou volgen, bestaat het gevaar dat de inbreng van de gewesten en het debat over de keuzes enkel binnen de raad van bestuur van een autonoom overheidsbedrijf gebeurt. Ik vraag mij af of dit overeenstemt met het idee dat het politieke debat over mobiliteit moet worden gevoerd op de politieke fora. Deze parlementen zijn de enige instanties die democratisch gelegitimeerd zijn door de belastingbetaler. Alleen op het politieke niveau kan men beleidsbeslissingen controleren - dat is namelijk de rol van de parlementen – ze bevestigen of afkeuren. Dit is mijn standpunt.

Een tweede punt betreft het betrekken van de gewesten in het overleg vanaf het begin en niet alleen op het einde, bijvoorbeeld bij investeringsplannen en bij belangrijke discussies zoals deze.

Dat is een interessante vraag omdat de manier waarop een voorstel van investeringsplan gedaan wordt, ook bij mij heel wat vragen oproept. Zo was er vroeger de anomalie dat over het beheerscontract na het investeringsplan onderhandeld werd. Dat kwam erop neer dat de overheid eerst geld gaf om daarna vast te leggen wat er met dat geld diende te gebeuren. Precies omwille van die weinig transparante, traditionele manier van werken heb ik het initiatief genomen om de methode te veranderen. De regering heeft me gevolgd om eerst de mobiliteitsdoelstellingen vast te leggen en daarna te beginnen met een discussie over de infrastructuurprojecten.

De traditionele manier van de NMBS bij het opstellen van een voorstel van investeringsplan brengt met zich dat de actoren die met mobiliteit te maken hebben – de gewesten, de gemeenten, de reizigersorganisaties en de economische actoren – slechts a posteriori een mening of een kritiek kunnen geven op het voorstel van investeringsplan van de NMBS. Tot zover het voorstel van investeringsplan. Ik sta volledig open

en ben bereid te luisteren naar de voorstellen van de regeringen. Dat zijn mijn gesprekspartners. Ik wil trouwens nogmaals herhalen dat ik geregeld ontmoetingen heb met de gewestministers voor Mobiliteit in het kader van de Interministeriële Conferentie. Als federaal minister van Transport zijn mijn gesprekspartners de regeringen en voornamelijk mijn collega's van Vervoer op gewestniveau. Het is evident dat, nu het voorstel van de NMBS met de drie scenario's gekend is, er een gedachtewisseling met de vervoersministers zal zijn over de investeringsnoden van de drie gewesten.

Ik vind de vraag over het behartigen van de Vlaamse belangen een vreemde vraag. We zitten hier in een Belgisch federaal Parlement. We hebben het over een federale bevoegdheid en u stelt me de vraag of ik het belang van een gewest kan verdedigen. Ik meen dat het mijn taak als federaal minister van Mobiliteit is om een federaal mobiliteitsbeleid uit te werken. De term federaal zegt het. Het beleid moet rekening houden met de behoeften van de gewesten. Het gaat om de drie gewesten en het ene gewest moet niet voorgetrokken worden tegenover de andere twee. Ik heb er geen moeite mee om federaal te redeneren. Ik begrijp niet goed wat u wil zeggen.

Ik heb nooit gezegd dat de belangen van Vlaanderen, Wallonië of Brussel belangrijker waren dan die van de andere gewesten. Het is evident dat de arbitrage het probleem zal zijn. U bent hier aanwezig als Nederlandstalig lid van een federale instantie.

De havens, die het onderwerp uitmaken van de belangrijkste vragen van Vlaanderen, vormen belangrijke verkeersknooppunten. Veel goederen vertrekken van daar naar het hinterland. We mogen echter ook niet vergeten dat niet alle investeringen in een toegangspoort tot het goederenspoornet kunnen worden gedaan. Het heeft immers weinig zin om een brede toegangspoort te hebben als het netwerk op andere plaatsen in België komt vast te zitten. Als federaal minister moet ik waken over de evenwichten. Een verhoging van de capaciteit van het goederenspoornet moet dus gelijkmatig gespreid worden over het hele netwerk. Anders worden de bottlenecks alleen naar elders verplaatst.

Votre question écrite abordait la problématique des embouteillages et, par voie de conséquence, les investissements ferroviaires qui permettront d'augmenter la capacité des infrastructures et contribuer indirectement à la résorption des files

sur les routes, pour autant que l'offre de transport soit adaptée par la SNCB.

Voici les grandes lignes du plan de mobilité ferroviaire:

- un plan d'investissements qui permette sa mise en œuvre;
- des augmentations de capacité; et
- la résolution des problèmes des fréquences de trains, notamment vers Bruxelles et Anvers, où se posent les plus grands problèmes de files. N'oublions cependant pas la région du sud-est, où il y a également énormément de problèmes de files.

A mon avis, la clé de répartition communautaire n'interfère absolument pas dans cet aspect. Les nœuds de congestion automobile sont connus et se situent des deux côtés de Bruxelles d'une façon quasi symétrique.

Par ailleurs, la capacité nécessaire au transport de marchandises est prise en considération au même titre. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, l'enveloppe budgétaire permet des extensions de capacité importantes, mais la question des choix se posera dans le cadre du débat que nous aurons sur le plan décennal dans les semaines qui viennent.

Er is het verschil tussen bijvoorbeeld de sleutel reizigersverkeer en de sleutel goederen in het kader van de 60/40 verdeling. In de toekomst moet men zich meer richten op specifiek materieel en lijnen voor goederen. Op dit moment is een gedeelte van de infrastructuur van gemiddelde kwaliteit.

Les infrastructures, en général, servent autant à l'usage des marchandises que des voyageurs. Les synergies possibles entre les deux sont également un important atout de notre système ferroviaire. Il est parfois un peu hasardeux de procéder à des répartitions de clés entre marchandises et voyageurs en raison du fait que, même si dans le futur on tend vers une spécialisation, le système reste néanmoins très mixte et le restera encore un certain temps.

L'importance des ports est essentielle par rapport au problème des marchandises. Les ports et celui d'Anvers en particulier ont toujours bénéficié d'une part considérable des investissements, ce qui est nécessaire. Il n'en sera pas autrement à l'avenir.

Luik is de belangrijkste Belgische binnenvaart en was in 2000 de derde West-Europese binnenvaart na Duisburg en Parijs. Ook Brussel,

Gent, Hasselt, Namen en Charleroi zijn belangrijke binnenhavens.

Il y a aussi le port autonome du Centre à la Louvière qui est plus petit.

Deze havens mogen evenmin uit het oog worden verloren in het kader van dit debat. Antwerpen is de grootste toegangspoort. Men moet echter oppassen voor flessenhalzen als men niet naar het ganse netwerk kijkt.

Même remarque pour le transport fluvial. Si nous n'avons pas un lien entre le transport maritime et le transport fluvial vers les ports intérieurs, de la même façon, on va créer des « bottle necks » qui ne permettront pas une meilleure intermodalité mer-fluveu, et pas seulement mer-fer.

De volgende projecten voor de haven van Antwerpen komen nu reeds voor in de plannen die op tafel liggen: de tweede aansluiting op het net voor het opnieuw in dienst nemen van de IJzeren Rijn – een infrastructuur van kapitaal belang –, de aanleg van de HST-lijn naar Nederland en verscheidene aanvullende investeringen in de haven.

Quant au second raccordement au port, dont tout le monde, ici et ailleurs, considère qu'il est la priorité des priorités, il doublera sensiblement la capacité, puisqu'il couvre les besoins à plus de 100%.

Je considère que dans le secteur des ports, il ne convient pas de s'écarter de la clé 60/40 qui fait l'objet d'un consensus politique qui est justifiable à de nombreux égards. D'ailleurs, j'ai entendu le ministre-président d'une Région qui est partie importante, comme la Flandre et Bruxelles, de notre Etat fédéral, dire qu'il ne voyait pas l'utilité de toucher à la clé 60/40, alors qu'il est, lui aussi, un ministre fortement attaché aux causes régionales.

Je ne pense pas que s'écarter de cette clé soit justifiable car le chemin de fer a beaucoup d'autres rôles à jouer que la desserte des ports, même si elle est importante. Je veille à ce que les lignes de marchandises wallonnes soient, elles aussi, prises en considération dans le sens des bottleneck. N'oublions pas que, dans le plan d'investissements, se trouvent toutes les questions liées au matériel roulant, à la sécurité. J'ai été interpellée à plusieurs reprises sur le système TBL de freinage qui est une garantie de sécurité extrêmement importante, mais qui représente un investissement très lourd, sur la modernisation des gares, le matériel roulant, etc.

Je crois que le chemin de fer n'a pas qu'à jouer un rôle, en termes de moyens, au niveau des marchandises et en particulier des ports, mais se doit de satisfaire d'autres besoins.

Je crois avoir répondu à l'essentiel de vos questions sur la problématique de la présence des Régions, la question du rôle des Régions en ce domaine, les questions légitimes de la Flandre, à propos du port d'Anvers, sur la nécessité d'avoir un lien avec le restant du réseau et avec les autres ports du pays, en Flandre comme en Wallonie. J'ai brossé l'ensemble du problème mais pas mal de choses se discuteront encore, je n'en doute pas.

13.03 Jos Ansoms (CVP): Mijnheer de voorzitter, ik weet niet wat de heer Dewael volgende week zal zeggen als hij dit zal hebben gehoord, maar hij krijgt dus wel een grote nul op het rekest.

Ik stel vast dat u, inzake de betrokkenheid van de Gewesten bij het oude standpunt blijft. Eerlijk gezegd had ik van u ook niet anders verwacht. Het is echter goed het nog eens te horen. U hebt het bovendien ook duidelijk uitgeschreven want u hebt de tekst voorgelezen. Ik zou het op prijs stellen de tekst integraal te krijgen.

Immers, het is belangrijk het standpunt van de federale minister inzake de betrokkenheid van de Gewesten te kennen. Het wordt niet gewijzigd, het blijft zoals het nu is. Dat is mijn conclusie.

Wat de 60/40-regel betreft, komt er geen opsplitsing naar goederen en personen want u zegt dat het dezelfde sporen zijn waarover personen- en goederentreinen rijden. Ik kan dat goed begrijpen en ook daaraan wordt dus niets gewijzigd.

Ik vraag mij echter af waarheen ons dit zal brengen. Ik vraag u, mevrouw de minister, of u zich nog wel federaal minister kunt noemen als u consequent, door die houding te handhaven, een deel van het federale land België benadeelt ten koste van het ander?

Ik geef een toelichting. We gaan ervan uit dat er geen middelen zullen zijn voor het derde en meest prestigieuze scenario van de NMBS waarvoor meer dan 100 miljard frank meer nodig is dan wat u nu voorziet. Dat scenario zal dus niet worden uitgevoerd. U zult dus mordicus de 60/40-regel blijven toepassen. Er zijn dan twee mogelijkheden. Ofwel komen er meer middelen en dan zult u die

toch verdelen volgens de 60/40-regel en dan zal men in Wallonië nieuwe projecten zoeken want die 40% moet worden besteed. Het is niet uw partij maar de partij van de heer Depreter die dat vraagt. Ik geef een voorbeeld. Men gaat dan een initiatief nemen om een nieuwe spoorlijn van Louvain-la-Neuve over Daussoix zo naar Sart-Bernard aan te leggen. De kostprijs hiervoor bedraagt 20 miljard frank. Dat is het plan van de PS in de NMBS.

Daar zal onvoldoende geld voor zijn, maar men hanteert de 60/40 sleutel. Deze spoorlijn zal worden geschrapt, wegens te weinig geld, maar dat betekent dus dat Vlaanderen 30 miljard moet schrappen die zij nodig heeft voor noodzakelijke projecten. Van deze belangrijke projecten die Vlaanderen nodig heeft, zal niets kunnen worden uitgevoerd.

De kern van het probleem is dat men deze sleutel blijft hanteren in plaats van objectieve criteria voor de investering in het spoor. Nochtans is het dat wat in het regeerakkoord staat en waar ik u en de eerste minister nog voor heb gefeliciteerd, toen wij daar anderhalf jaar geleden voor de eerste keer een discussie over hadden. Nu stel ik echter vast dat men het regeerakkoord niet nakomt en dat men blijft bij de communautaire verdeelsleutel 60/40. Ik vrees dat u geen federaal minister kan blijven als u mordicus één deel van dit federale land blijft benadelen ten koste van een ander. Dat is de redenering en nu begrijpt u misschien wat ik bedoelde.

De essentie van deze twee korte vragen en van de duidelijke antwoorden is dat het Vlaams Gewest en de minister-president van mevrouw Durant over de ganse lijn nul op het rekest krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.26 uur.

La réunion publique de commission est levée à 19.26 heures.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

14-02-2001

15:30 uur

mercredi

14-02-2001

15:30 heures

INHOUD

Samengevoegde interpellaties van
 - de heer Lode Vanoost tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de precare toestand van Sabena" (nr. 680)
 - de heer Jean-Pol Poncelet tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de situatie van Sabena" (nr. 696)

Sprekers: **Lode Vanoost, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, **Jean-Pol Poncelet**, voorzitter van de PSC-fractie, **Francis Van den Eynde**

Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Delcrederedienst" (nr. 3359)

Sprekers: **Annemie Van de Casteele, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het internet" (nr. 3362)

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

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3367)

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

Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het gebruik der talen bij de Bank van De Post" (nr. 3402)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen uit het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract met de NMBS" (nr. 3219)

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

SOMMAIRE

Interpellations jointes de 1

- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation précaire de la Sabena" (n° 680)
 - M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation de la Sabena" (n° 696)

Orateurs: **Lode Vanoost, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, **Jean-Pol Poncelet**, président du groupe PSC, **Francis Van den Eynde**

Question orale de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office national du Ducroire" (n° 3359)

Orateurs: **Annemie Van de Casteele, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Internet" (n° 3362)

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

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3367)

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

Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'emploi des langues à la Banque de La Poste" (n° 3402)

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

Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations découlant du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion avec la SNCB" (n° 3219)

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

Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van Nederland voor grensoverschrijdende light-rail-verbindingen in de Euregio" (nr. 3251)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de tarieven bij de NMBS met ingang van 1 februari 2001" (nr. 3311)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de informatie van de NMBS bij de tariefverhoging van 1 februari 2001" (nr. 3312)

- de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongelijkheid die het gevolg is van de veelheid aan vervoersformules bij de NMBS" (nr. 3387)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Zaventemakkoord" (nr. 3363)

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de zogenaamde Chabert-route" (nr. 3392)

- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord met betrekking tot de luchthaven" (nr. 3395)

- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verschuiving van de geluidshinder van weekendvluchten naar Vlaams-Brabant" (nr. 3401)

Sprekers: **Jozef Van Eetvelt**, **Bart Laeremans**, **Dirk Pieters**, **Willy Cortois**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjaren investeringsplan van de NMBS" (nr. 3390)

Sprekers: **Koen Bultinck**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijkheid om een aantal Thalys-treinen te laten stoppen in Zaventem en de gevolgen ervan voor het binnenlands

10 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets hollandais d'instaurer des liaisons ferroviaires légères transfrontalières dans l'Eurégion" (n° 3251)

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

11 Questions orales jointes de 11

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la hausse des tarifs de la SNCB à partir du 1er février 2001" (n° 3311)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'information donnée par la SNCB à l'occasion de la hausse des tarifs du 1er février 2001" (n° 3312)

- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les inégalités générées par la multiplicité des formules de transport de la SNCB" (n° 3387)

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

14 Questions orales jointes de 14

- M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à Bruxelles-National" (n° 3363)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de la "route Chabert" ainsi dénommée" (n° 3392)

- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport" (n° 3395)

- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transfert des nuisances sonores générées par les vols du week-end vers le Brabant flamand" (n° 3401)

Orateurs: **Jozef Van Eetvelt**, **Bart Laeremans**, **Dirk Pieters**, **Willy Cortois**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

17 Question orale de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3390)

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

18 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'éventualité d'un arrêt Thalys à Bruxelles-National et l'impact que celui-ci pourrait avoir sur le trafic voyageurs intérieur" (n° 3377)

reizigersvervoer" (nr. 3377)

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

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

Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan
de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
en Vervoer over "de relatie tussen de structuur
van de NMBS en het op tijd rijden van de treinen"
(nr. 3378)

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

19 Question orale de M. Daan Schalck à la vice- 19
première ministre et ministre de la Mobilité et des
Transports sur "le lien entre la structure de la
SNCB et le fait que les trains arrivent à l'heure"
(n° 3378)

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

Samengevoegde mondelinge vragen van
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister
en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de
verklaringen van de Vlaamse minister-president
Dewael over de inbreng van de gewesten in de
NMBS" (nr. 3404)
- de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister
en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de
verklaringen van de Vlaamse minister-president
Dewael over het verdwijnen van de
communautaire verdeelsleutel voor de
spoorinvesteringen" (nr. 3405)

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**,
vice-eerste minister en minister van Mobiliteit
en Vervoer

20 Questions orales jointes de 20
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et
ministre de la Mobilité et des Transports sur "les
déclarations du ministre-président flamand
Dewael sur l'apport des communautés à la SNCB"
(n° 3404)
- M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et
ministre de la Mobilité et des Transports sur "les
déclarations du ministre-président flamand
Dewael sur la suppression de la clé de répartition
pour les investissements dans le secteur
ferroviaire" (n° 3405)

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

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

van

WOENSDAG 14 FEBRUARI 2001

15:30 uur

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

du

MERCREDI 14 FEVRIER 2001

15:30 heures

De vergadering wordt geopend om 16.05 uur door de heer Jacques Chabot.

01 Samengevoegde interpellaties van

- de heer Lode Vanoost tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de precaire toestand van Sabena" (nr. 680)
- de heer Jean-Pol Poncelet tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de situatie van Sabena" (nr. 696)

01.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De audit van Sabena toont aan dat Swissair de Belgische luchtvaartmaatschappij niet leeghaalt. Toch leverde het rapport schokkende gegevens over de leiding op.

De aandeelhoudersvergadering van verleden donderdag schortte echter haar oordeel op: het lot van Sabena blijft dus voorlopig open. De pilotenvereniging van haar kant verklaarde zich bereid haar standpunt toe te lichten voor onze commissie. In deze onzekere toestand stel ik voor het debat ten gronde te verdagen tot de minister over meer gegevens beschikt om klaarheid te scheppen.

01.02 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik wil graag het debat aangaan, maar beschik uiteraard niet over alle gegevens om volledig te antwoorden. Het gaat hier om een zeer belangrijke aangelegenheid, maar de commissie beslist zelf over haar werkzaamheden.

01.03 Jean-Pol Poncelet (PSC): Mijnheer de

La séance est ouverte à 16.05 heures par M. Jacques Chabot.

01 Interpellations jointes de

- M. Lode Vanoost au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation précaire de la Sabena" (n° 680)
- M. Jean-Pol Poncelet au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la situation de la Sabena" (n° 696)

01.01 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): L'audit de la Sabena montre que Swissair ne cherche pas à rendre la compagnie aérienne exsangue. Le rapport a toutefois mis en évidence des éléments choquants concernant la direction.

L'assemblée des actionnaires de jeudi a cependant différé son jugement: le sort de la Sabena reste donc en suspens. L'association des pilotes, quant à elle, s'est dite prête à exposer son point de vue devant notre Commission. Face à cette situation incertaine, je propose de reporter le débat sur le fond jusqu'à ce que le ministre dispose de plus de données pour apporter tous les éclaircissements.

01.02 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Je suis disposé à engager le débat mais ne dispose, en effet, pas de toutes les données pour apporter des réponses complètes. Il s'agit, ici, d'une matière très importante mais c'est à la commission de décider elle-même de ses travaux.

01.03 Jean-Pol Poncelet (PSC): Monsieur le

voorzitter, ik wijs u erop dat u het Reglement niet naleeft. U moet immers eerst het woord geven aan de interpellanten en pas dan de minister laten antwoorden, ook al was ik niet van plan een motie in te dienen.

Met mijn interpellatie stel ik evenwel dezelfde vragen als met een vorige interpellatie, waarop ik geen afdoend antwoord heb gekregen. Daarom wil ik allereerst terugkomen op de uitspraken van de heer Dubois in verband met kerosine, die volledig haaks staan op wat de voorzitter van de raad van bestuur op 7 februari verklaarde, namelijk dat hij niets afwist van de kerosineprijzen en de dollarkoers.

De door het personeel geëiste doorlichting moest door de *International Pilot Services Corporation* (IPSC) binnen een te kort tijdsbestek worden uitgevoerd, onder druk van het Zwitsers management van Sabena. IPSC kreeg slechts inzage in 2 van de 17 gevraagde documenten. Desondanks is het rapport niet mals voor het management en de aandeelhouders. Wel worden er geen conclusies getrokken met betrekking tot de transfers van Sabena naar SAir en wordt er evenmin een oordeel geveld over de verwachte resultaten van het door de directie uitgewerkte *Blue Sky-plan*.

Waarom werden de door de personeelsafgevaardigden gevraagde documenten niet aan IPSC bezorgd ?

Waarom gaan de verklaringen van de directie en de minister lijnrecht in tegen de conclusies van de doorlichting ?

Vanwaar het negatieve oordeel over de transfers en de positieve inschatting van de relevantie van het *Blue Sky-plan* ?

Op de algemene aandeelhoudersvergadering van 8 februari kregen de minderheidsaandeelhouders geen genoegdoening over de oorzaken van de financiële neergang van de maatschappij. Waarom werden zij niet ingelicht over de voorwaarden voor de overdracht van de waardevolle activa door de meerderheidsaandeelhouder aan SAir Group ? Waarom werden zij niet in kennis gesteld van de leasingcontracten en de overeenkomst tot oprichting van het Swissair Sabena Airlines Management Partnership (AMP) ?

01.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):
Ik wil uw aandacht vestigen op een aantal zaken. Sabena is in dit dossier voor mij niet de eerste prioriteit. Het gaat mij vooral om de 12.000

Président, je tiens à faire remarquer que vous ne respectez pas le règlement qui impose de donner la parole aux interpellants avant d'entendre la réponse du ministre, même si, dans le cas présent, je ne comptais pas déposer de motion.

Ceci dit, le contenu de mon interpellation reprend celui d'une de mes récentes interpellations à laquelle je n'ai pas obtenu de réponse satisfaisante. C'est pourquoi je tiens tout d'abord à revenir sur les déclarations de M. Dubois au sujet du kérosène, qui sont en totale contradiction avec ce que le président du conseil d'administration déclarait le 7 février dernier, lorsqu'il disait ne rien savoir à propos du cours du kérosène et du dollar.

L'audit exigé par le personnel a dû être conduit par l'*International Pilot Service Corporation* (IPSC) dans des délais trop courts imposés par le management suisse de la SABENA. Seuls deux des dix-sept documents demandés ont été mis à la disposition de l'IPSC. Malgré ces déficiences, le rapport tire des conclusions sévères sur l'attitude du management et des actionnaires. Par contre, il n'a pu conclure sur la question des transferts de SABENA vers SAir et ne porte pas de jugement sur les perspectives du plan « Blue Sky » concocté par la direction.

Pourquoi les documents demandés par les délégués du personnel n'ont-ils pas été transmis aux auditeurs ?

Pourquoi les commentaires de la direction et du ministre vont-ils dans un sens diamétralement opposé aux conclusions de l'audit ?

Sur quelles bases l'un et l'autre concluent-ils par la négative en réponse à la question des transferts, et de manière positive sur la pertinence du plan « Blue Sky » ?

L'assemblée générale des actionnaires du 8 février n'a pas satisfait les actionnaires minoritaires quant aux causes de la dégradation financière de la société. Pourquoi ne pas les avoir informés sur les conditions de cession des actifs importants par l'actionnaire majoritaire à SAir Group ?

Pourquoi les contrats de leasing et le contrat instituant le Swissair Sabena Airlines Management Partnership (AMP) ne leur ont-ils pas été communiqués ?

01.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK):J'aimerais attirer votre attention sur plusieurs points. Dans ce dossier, la Sabena ne constitue pas, à mes yeux, la première priorité. Ce

personeelsleden. Ik wil mijn bezorgdheid uitdrukken in twee woorden: Renault-Vilvoorde. Sabena is al jaren aan het slabakken. De enige troef die de minister nog in handen heeft, is de situering van de luchthaven in de ankerplaats Brussel en niet de maatschappij op zichzelf. Voor de rest denk ik dat de minister over geen troeven beschikt. De minister moet voor één keer afstand doen van zijn liberaal gedachtengoed.

01.05 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Ik waardeer de verantwoordelijkheidszin van deze commissie die zich, in weerwil van de hoge actualiteitswaarde van de ingediende vragen, discreet opstelt.

(*Frans*) We moeten de vragen niet uit de weg gaan. Wat de audits betreft, beschik ik over gegevens die afkomstig zijn van het bedrijf. Volgens het bedrijf kregen de auditoren toegang tot alle economische en financiële documenten die zij aanvroegen.

In hun verslag prezen de auditoren de steun die het management hen bood.

Ik geef toe dat de Belgische Pilotenvereniging haar beklag heeft gedaan omdat zij geen kopie kreeg van de contracten die onderneming en aandeelhouders binden. Die contracten zijn hen echter niet bezorgd omdat ze een vertrouwelijke clausule bevatten. Bij de transfers werd geen verrijking vastgesteld.

Geen enkel element uit de studies wijst op het bestaan van een dergelijk probleem.

De Amerikaanse audit bevestigde de dramatische financiële situatie van de maatschappij. Het herstelplan *Blue Sky* is een minimum wil men de leefbaarheid van de maatschappij vrijwaren. *Blue Sky* is echter een kortetermijnplan. Gelet op de situatie is het momenteel heel moeilijk een langetermijnplan in praktijk te brengen. Tijdens de algemene vergadering van de aandeelhouders stelden minderheidsaandeelhouders vragen over de leasingcontracten waarover de aandeelhouders niet moeten worden ingelicht.

Wat het AMP betreft, voorzag het akkoord van 1995 in een nauwe samenwerking tussen Sabena en Swissair.

De oprichting van het AMP is niet strijdig met het akkoord van 1995 dat die kwestie niet behandelt.

Zoals u wens ik dat alle al dan niet vertrouwelijke details betreffende dit dossier worden toegelicht.

qui m'importe avant tout, c'est le sort des 12.000 membres du personnel. Deux mots suffiront à traduire mon inquiétude : Renault-Vilvoorde. Depuis des années, la situation de la Sabena se dégrade. Le seul atout dont le ministre dispose encore est l'aéroport et son ancrage bruxellois, non la Sabena. A part cela, le ministre me semble plutôt démuné. Je pense que, cette fois-ci, il va devoir faire fi de ses convictions libérales.

01.05 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): J'apprécie le sens des responsabilités et la discrétion dont la commission fait preuve alors même que les questions déposées concernent l'actualité brûlante.

(*En français*) Il ne faut pas fuir les questions. En ce qui concerne les audits, j'ai des éléments provenant de l'entreprise. Celle-ci affirme que les auditeurs ont eu accès à tous les documents économiques et financiers souhaités.

Dans leur rapport, les auditores se sont d'ailleurs félicités de l'appui du management.

J'admets que l'association belge des pilotes se soit plainte de ne pas avoir reçu copie des contrats liant l'entreprise et les actionnaires. Mais ces contrats n'ont pas été communiqués parce qu'ils contenaient une clause de confidentialité. Lors des transferts, aucun enrichissement n'a été constaté.

Il n'y a aucune information dans les études réalisées indiquant l'existence d'un tel problème.

L'audit américain a confirmé la situation financière dramatique de la compagnie.

Le plan de redressement « *Blue Sly* » est un minimum pour assurer la viabilité de la compagnie, mais c'est un plan à court terme.

Etant donné la situation, il est très difficile actuellement de mettre en action un plan à long terme. Lors de l'assemblée générale des actionnaires, des actionnaires minoritaires ont posé des questions concernant les contrats de leasing ; ceux-ci ne doivent pas être communiqués aux actionnaires.

En ce qui concerne l'AMP, l'accord de 1995 prévoyait une collaboration étroite entre la SABENA et Swissair.

La création de l'AMP n'est pas contraire à l'accord de 1995, qui ne concernait pas ce point.

Comme vous, je suis demandeur d'éclaircissements, de tout détail, confidentiel ou non, sur ce dossier.

(Nederlands) Die uitgangspositie is niet evident, maar ik weet niet of ze zo zwak is. De Belgische Staat heeft contractueel bepaalde engagementen aangegaan en zal deze ook nakomen. Ook de Zwitserse partner moet haar engagementen zonder uitzondering nakomen. Er is een duidelijk ,ondertekend contract . Als het bedrijf zelf en de Belgische Staat hun verplichtingen zijn nagekomen, moeten ook de Zwitserse aandeelhouders dit doen.

01.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik ben blij dat u de uitvoering van het Belgische deel van een eventueel akkoord afhankelijk maakt van de uitvoering van het andere deel door de partners. Rendez-vous over enkele weken!

01.07 Jean-Pol Poncelet (PSC): Wij willen dat in dit dossier resultaten worden bereikt, maar het is onze plicht te vragen dat klare wijn wordt geschonken. Ik hoop dat uw antwoorden in die richting gaan. In dezelfde geest mag men niet uit het oog verliezen dat het boordpersoneel eveneens moet worden overtuigd.

Ik ben ook kandidaat om aanwezig te zijn bij de door de heer Vanoost aangekondigde afspraak.

01.08 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Internationaal geldt soms het recht van de sterkste. Dat kan zelfs boven verdragen gaan. We zullen daar later op terugkomen.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Het incident is gesloten.

02 Mondelinge vraag van mevrouw Annemie Van de Casteele aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Delcrederedienst" (nr. 3359)

02.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): Bij de Nationale Delcrederedienst heeft men momenteel een soort tweehoofdige leiding, die allerminst ideaal is voor de werking van de dienst. Het is nog steeds wachten op de vervanging van directeur-generaal Boes die op 31 oktober 2000 met pensioen ging. Dit uitstel is een puur politieke beslissing. Er worden geen bevorderingen meer gedaan. Er zijn ook aanpassingen aan het taalkader nodig.

De werking van de raad van bestuur wordt gehypothekeerd omdat men voor de vervanging van de mandaten wacht op de uitvoering van de Hermesakkoorden. De raad van bestuur is sinds 22 april 2000 ontslagnemend. Het wordt daarom

(En néerlandais) La position de départ n'est pas évidente mais j'ignore si elle est déforcée. L'Etat belge respectera les engagements contractuels qu'il a pris. Le partenaire suisse doit respecter les siens, sans aucune exception. Un contrat rédigé en termes clairs a été signé. Si l'entreprise et l'Etat belge ont respecté leurs obligations, l'actionnaire suisse doit en faire autant.

01.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je me réjouis de constater que vous avez décidé de subordonner l'exécution de la partie belge d'un éventuel accord à l'exécution de l'autre partie par les partenaires. Le rendez-vous est fixé dans quelques semaines.

01.07 Jean-Pol Poncelet (PSC): Nous souhaitons que ce dossier aboutisse, mais il est de notre devoir de vouloir la clarté. J'espère que vos réponses iront en ce sens. Dans cet esprit, il ne faut pas perdre de vue qu'il faut convaincre également le personnel navigant.

Je m'inscris également pour participer au rendez-vous annoncé par M. Vanoost.

01.08 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Au niveau international, c'est parfois le droit du plus fort qui prime. Il l'emporte même parfois sur les traités. Nous y reviendrons plus tard.

Présidence: M. Francis Van den Eynde;

L'incident est clos.

02 Question orale de Mme Annemie Van de Casteele au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Office national du Ducroire" (n° 3359)

02.01 Annemie Van de Casteele (VU&ID): L'Office national du Ducroire a actuellement, en quelque sorte, une direction bicéphale qui n'est pas appropriée pour assurer le bon fonctionnement du service. Le remplacement du directeur général Boes, admis à la retraite le 31 octobre dernier, se fait toujours attendre. Ce remplacement relève d'une décision purement politique.

Le fonctionnement du conseil d'administration se trouve hypothéqué parce qu'on attend la mise en oeuvre des accords du Lambermont pour procéder au remplacement des mandats. Le conseil d'administration est démissionnaire depuis le 22

moeilijk om rechtsgeldig samen te komen.

De minister zei dat er voor 1 juni 2000 een definitieve streep zou worden getrokken onder de reorganisatie van de Delcredere dienst. Wat is de stand van zaken?

02.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Het is niet de Delcredere dienst zelf die wankelt, maar wel de gemoedsgesteldheid van het personeel, en dat heeft alles te maken met de aanslepende wedersamenstelling van de raad van bestuur en de aanstelling van een directeur. Over beide dossiers is nog geen regeringsbeslissing gevallen, ook al heb ik het punt al meermaals geagendeerd. Ik zal dat binnenkort nogmaals doen.

Ondertussen zijn twee adjunct-directeurs aan de slag gegaan om het dagelijks bestuur waar te nemen. Zulks was nodig om de continuïteit in dit belangrijke exportinstrument te waarborgen. Dit is evenwel een tijdelijke oplossing.

Ik ga dus wel een engagement aan, geen resultaatverbintenis, maar een middelenverbintenis. Ik heb geleerd om voorzichtig te zijn met datums.

02.03 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): De minister had aangekondigd dat de heer Boes voor 31 mei 2000 zou zijn opgevolgd en dat de dienst voor 1 juni 2000 zou zijn gereorganiseerd. Er gebeurde echter niets.

Het klopt niet dat zich enkel een personeelsprobleem voordoet. De exporteurs maken zich ook zorgen omdat de raad van bestuur niet meer rechtsgeldig kan samenkomen en omdat daardoor een aantal dossiers op de lange baan raken.

Ik betreur dat – geheel in de geest van de oude politieke cultuur – verschillende dossiers aan elkaar worden gekoppeld. De Franstaligen hebben zich blijkbaar verzet tegen een Nederlandstalige opvolger voor de heer Boes. De minister moet snel een beslissing nemen.

Het incident is gesloten.

03 **Mondelinge vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het internet" (nr 3362)**

03.01 **Yves Leterme** (CVP): Minister Daems is

avril 2000 et ne peut, dès lors, plus se réunir valablement.

Le ministre avait indiqué qu'un point final serait mis à la réorganisation de l'Office du Ducoire avant le 1^{er} juin 2000. Qu'en est-il?

02.02 **Rik Daems**, ministre (en néerlandais): Ce n'est pas l'Office qui est ébranlé, c'est le moral du personnel. Et ce problème n'a qu'une seule cause : les tergiversations interminables sur le plan de la nouvelle composition du conseil d'administration et la nomination d'un directeur à sa tête. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision sur aucun de ces deux dossiers, quoique j'aie déjà demandé à plusieurs reprises l'inscription de ce point à l'ordre du jour. Et je compte bien le faire de nouveau sous peu.

Entre-temps, deux directeurs adjoints ont entrepris d'assurer la gestion quotidienne de l'Office. C'était nécessaire pour garantir la continuité de fonctionnement de cet important outil d'exportation. Toutefois, il ne s'agit là que d'une solution temporaire.

Je souscris donc bien un engagement, non pas celui d'obtenir des résultats mais celui de dégager les crédits nécessaires. J'ai appris à tourner sept fois ma langue dans ma bouche avant de fixer des dates.

02.03 **Annemie Van de Casteele** (VU&ID): Le ministre avait annoncé la désignation du successeur de M. Boes avant le 31 mai 2000, le service devant être réorganisé avant le 1^{er} juin 2000. Mais il n'a pas joint le geste à la parole.

Il est inexact que nous ne soyons confrontés qu'à un problème de personnel. Les exportateurs se font également du souci parce que le conseil d'administration ne peut plus se réunir légalement et parce qu'une série de dossiers sont ainsi reportés aux calendes grecques.

Je déplore que, dans la plus parfaite tradition de l'ancienne culture politique, des dossiers différents soient liés entre eux. À l'évidence, les francophones se sont opposés à la désignation d'un néerlandophone pour succéder à M. Boes. Le ministre doit prendre une décision rapidement.

L'incident est clos.

03 **Question orale de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'Internet" (n° 3362)**

03.01 **Yves Leterme** (CVP): Le ministre Daems

een groot voorstander van een democratische spreiding van het internetgebruik. Uit een VBO-studie blijkt dat één Belg op vier een internetaansluiting heeft, maar dat amper vijf procent hiervan efficiënt gebruik maakt. Bovendien beschikken weinig ondernemingen over een ADSL-lijn of een snelle aansluiting via de kabel.

Welke maatregelen zal de minister nemen om die toestand te verhelpen? België hinkt immers achterop op internationaal vlak.

03.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): De VBO-cijfers zijn gebaseerd op gegevens van ISPA (Internet Service Providers Association Belgium). Uit de cijfers blijkt dat er eind juli 1999 302.000 internetaansluitingen waren. Eind november 2000 was dat aantal gestegen tot 2.326.000. Er deed zich dus een exponentiële groei voor, doch later dan in andere landen. De 302.000 aansluitingen waren bijna allemaal actief in 1999; van de 2 miljoen eind november 2000 waren er slechts 1.015.000 actief. Dezelfde groei-evolutie deed zich voor in de mobilofonie.

België is een van de snelste stijgers in West-Europa wat internet betreft, maar de zakenwereld is niet mee-geëvolueerd met het dagelijks internetgebruik omdat voor veel kleine bedrijven de relatieve meerwaarde ervan te klein is. België ligt qua internetpenetratie via smalband net onder of op het Europees gemiddelde. Voor breedband geldt het omgekeerde. Breedbandverbindingen maken nu reeds meer dan 10 procent uit van alle actieve verbindingen.

Tot de mogelijke stimulansen behoren een financiële input, met 18 miljard uit de veiling van de UMTS-licenties, naast reglementaire en prijsvoorwaarden. De maatregelen inzake ontbundeling van het lokale aansluitnet en inzake de overgang naar het *collecting model* moeten de breedband verder stimuleren. Mijn voorkeur gaat naar een regeling waarbij de internetprovider zelf factureert.

België is ideaal voor een breedbandnetwerk, met zijn beperkte oppervlakte en zijn dichte bevolking.

Investeringsdienen prioritair te gaan naar interface en breedband. Gezien de veelheid van informatie is de snelle beschikbaarheid ervan zeer belangrijk. UMTS zal zorgen voor draadloze

est un fervent partisan d'une démocratisation de l'accès à l'Internet. Il ressort d'une étude de la FEB qu'un Belge sur quatre est connecté au réseau mais qu'à peine cinq pour cent l'utilisent de manière efficace. Par ailleurs, peu d'entreprises disposent d'une ligne ADSL ou d'une connexion rapide par le câble.

Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour remédier à cette situation? La Belgique est, en effet, à la traîne par rapport à l'étranger.

03.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : Les chiffres de la FEB sont basés sur ceux de l'ISPA (Internet Service Providers Association Belgium). Il ressort de ces chiffres que, fin juillet 1999, la Belgique comptait 302.000 accès à l'Internet. Fin novembre 2000, ce nombre était passé à 2.326.000. S'il s'agit là d'une croissance exponentielle, elle s'est toutefois produite plus tard que dans d'autres pays. Les 302.000 accès recensés en 1999 étaient pratiquement tous actifs. Par contre, seuls 1.015.000 accès sur les 2 millions recensés fin novembre 2000 étaient actifs. Une évolution analogue de la croissance s'est produite dans le secteur de la mobilophonie.

La Belgique compte parmi les pays d'Europe occidentale ayant enregistré une croissance très rapide en ce qui concerne l'Internet mais le monde des affaires n'a pas suivi en ce qui concerne l'utilisation quotidienne du réseau. En effet, pour de nombreuses petites entreprises, cette utilisation présente une plus-value trop faible.

Du point de vue de la pénétration d'Internet par une connexion normale, la Belgique se situe légèrement en deçà de la moyenne européenne. Quant aux connexions à large bande, elles représentent d'ores et déjà plus de dix pour cent de l'ensemble des connexions actives.

Outre un apport financier - je songe aux 18 milliards de la vente des licences UMTS - les conditions réglementaires et de prix pourraient constituer des stimulants. Les mesures en matière de libéralisation de la boucle locale et le passage vers le *collecting model* devraient continuer à stimuler le recours aux accès à large bande. Ma préférence me porte vers une réglementation dans le cadre de laquelle le fournisseur d'accès établit lui-même la facture.

Par sa superficie étroite et sa densité démographique, la Belgique se prête idéalement à la mise en place d'un réseau à large bande.

Les investissements doivent aller prioritairement vers l'interface et les accès à large bande. Compte tenu de la multiplicité des informations, une disponibilité rapide est importante. L'UMTS

snelheid.

Inzake *e-government* werd enkele dagen geleden een samenwerkingsakkoord afgesloten met gewesten en gemeenschappen. Eerst moet echter gezorgd worden voor de *back office*, vóór de *front office* aan bod kan komen. Dit kan niet op zeer korte termijn worden gerealiseerd.

Internet zou een onderdeel moeten zijn van de universele dienstverlening. Misschien kan dit aanbod komen tijdens ons Europese voorzitterschap.

03.03 Yves Leterme (CVP): De minister verwoordde zijn wil om alles in een stroomversnelling te brengen. Internet wordt een essentieel concurrentie-element in de moderne samenleving, we mogen niet achterop hinken. We zullen de minister dus geregeld aansporen.

Het incident is gesloten.

04 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de Nationale Loterij" (nr. 3367)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC) : Welk gedeelte van de monopolierente van de Nationale Loterij gaat, sinds 1989, naar de Gewesten en de Gemeenschappen ? Evolueert dat percentage evenredig aan de winst van de Nationale Loterij ?

Kan er, in het licht van de uitbreiding van het aantal verkooppunten van de producten van de Nationale Loterij, niet in de eerste plaats gedacht worden aan de toتبureaus, die toch enige ervaring hebben inzake verkoop en controle op kansspelen ?

04.02 Minister Rik Daems (Frans) : Geen enkele wet voorziet in de toekenning van de monopolierente van de Nationale Loterij aan de gewesten en de gemeenschappen. Wettelijk berust die rentetoeckenning nergens op. Enkel de Staat ontvangt de rente.

Niettemin zal ik de Nationale Loterij vragen mij de bedragen mee te delen die ze, geheel uit vrije wil, aan de gewesten en gemeenschappen zou hebben verstrekt. Ongetwijfeld hangen die bedragen samen met de voorspoed die de Nationale Loterij geniet. Zodra ik zelf meer weet, zal ik u in kennis stellen van de cijfers.

Wat de uitbreiding van de verkooppunten van de Nationale Loterij tot de toتبureaus betreft, dient te worden gewacht tot de regering een wetsontwerp

assurera cette vitesse pour les connexions sans fil.

En matière d'e-gouvernement, un accord de coopération a été conclu, il y a quelques jours, avec les Régions et les Communautés. Dans un premier temps, il convient de s'intéresser au *back office*, avant de se pencher sur le *front office*. Tout ne peut être réalisé en un court laps de temps.

Internet devrait constituer un élément du service universel. Cet aspect pourrait être mis en avant dans le cadre de la présidence belge.

03.03 Yves Leterme (CVP): Le ministre a exprimé la volonté d'accélérer le processus. Internet devient un élément de concurrence essentiel dans la société moderne. Nous ne devons donc pas rester à la traîne. Nous prodiguerons dès lors régulièrement nos encouragements au ministre.

L'incident est clos.

04 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "la Loterie nationale" (n° 3367)

04.01 Jean-Pierre Grafé (PSC) : Quelle est, depuis 1989, la part de la rente de monopole de la Loterie nationale affectée aux Régions et aux Communautés ? Cette part évolue-t-elle proportionnellement aux bénéfices réalisés par la Loterie nationale ?

Pour élargir les points de vente des produits de la Loterie nationale, ne pourrait-on privilégier les points de vente hippiques qui ont une expertise certaine en matière de vente et de contrôle des jeux ?

04.02 Rik Daems , ministre (en français) : Aucune loi ne prévoit une affectation de la rente de monopole de la Loterie nationale aux Régions et Communautés. Légalement, cette rente est nulle. Seul l'État en est bénéficiaire.

Je vais cependant demander à la Loterie nationale de me communiquer les montants qu'elle a pu attribuer, de son libre arbitre, aux Régions et Communautés. Ces montants sont certainement liés à la prospérité de la Loterie nationale. Je vous les communiquerai dès que je les aurai obtenus.

Pour l'élargissement des points de vente de la Loterie nationale au secteur hippique, il faut attendre que le gouvernement dépose un projet de

indient dat ertoe strekt de Nationale Loterij tot een publiekrechtelijke NV om te vormen. Als die nieuwe juridische entiteit zal zijn opgericht zal zij die kwestie onderzoeken. De nieuwe vennootschap zal dat belangrijk onderdeel van haar commerciële strategie zeker moeten bestuderen.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): Aangezien ik geen afdoend antwoord heb gekregen zal ik op die kwestie zeker terugkomen.

Het incident is gesloten.

05 Mondelinge vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het gebruik der talen bij de Bank van De Post" (nr. 3402)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC): Het gebruik der talen in België wordt stilaan een existentieel probleem.

Sommige Luikse cliënten van de *Banque de La Poste* ontvangen sinds eind 1999 nog enkel rekeninguittrekels met opschrift *Bank van De Post* waarop de verschuldigde bedragen voor hun saldoverzekerings in geval van overlijden of van volledige blijvende arbeidsongeschiktheid ten gevolge van een ongeval worden vermeld.

Waarom die bevordering van de Nederlandse taal in het Luikse?

05.02 Minister Rik Daems (Frans): De Post, een publiekrechtelijke NV, heeft mij meegedeeld dat de Franstalige houders van een Postcheque-rekening inderdaad een bericht met opschrift *Bank van de Post* ontvingen. Het ging om het debetbericht betreffende de boeking van de jaarlijkse bijdrage voor de saldoverzekerings. Vanzelfsprekend betreft het hier een technische fout. Naar verluidt zijn al maatregelen genomen om herhaling van dit soort onaangename voorvallen te voorkomen. Verontschuldigungen zullen worden aangeboden aan alle Franstalige cliënten die terzake klacht indienden.

Als het tegenovergestelde zou gebeuren, zouden wij op dezelfde manier reageren.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC): De technische fout is een goedkope uitvlucht. Ik hoop dat dit niet meer gebeurt en dat ook aan de personen die terzake contact zouden hebben opgenomen met mandatarissen verontschuldigungen zullen worden aangeboden.

loi visant à transformer la Loterie nationale en S.A. de droit public. Une fois cette nouvelle entité juridique créée, elle examinera la question. La nouvelle société devra certainement se pencher sur cette importante facette de sa stratégie commerciale.

04.03 Jean-Pierre Grafé (PSC) : N'ayant pas obtenu de réponse satisfaisante, je reviendrai sur la question.

L'incident est clos.

05 Question orale de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques sur "l'emploi des langues à la Banque de La Poste" (n° 3402)

05.01 Jean-Pierre Grafé (PSC) : L'emploi des langues en Belgique est devenu une question quasiment existentielle.

Certains clients liégeois de la banque de La Poste ne reçoivent plus, depuis fin 1999, que des extraits de compte - contenant les montants dus pour leur assurance-solde en cas de décès accidentel ou d'incapacité permanente totale due à un accident - adressés par la « Bank van de Post ».

Pourquoi cette promotion du néerlandais en région liégeoise ?

05.02 Rik Daems , ministre (en français) : La Poste, SA de droit public, m'a communiqué que les détenteurs francophones d'un compte Postchèque ont effectivement reçu un avis sur lequel « Bank van De Post » était inscrit. Il s'agissait de l'avis de débit relatif à la comptabilisation de la redevance annuelle de l'assurance-solde.

Evidemment, c'est une erreur technique et des dispositions ont déjà été prises pour que de tels désagréments ne se reproduisent plus.

Des excuses seront présentées à tous les clients francophones ayant introduit une réclamation à ce sujet.

Si le contraire devait se produire, nous réagirions de la même manière.

05.03 Jean-Pierre Grafé (PSC) : L'erreur technique a bon dos.

Ceci dit, je souhaite que cela ne se reproduise plus et qu'une lettre d'excuses soit également adressée aux personnes qui auraient pris contact avec des mandataires à ce sujet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen uit het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract met de NMBS" (nr. 3219)

06 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations découlant du deuxième avenant au deuxième contrat de gestion avec la SNCB" (n° 3219)

De **voorzitter**: Ik stel vast dat mevrouw Brepoels hier ontelbaar veel vragen over de NMBS wil stellen. Ik roep haar op om binnen de reglementaire tijdslimiet te blijven.

Le **président**: Je constate que Madame Brepoels souhaite formuler un nombre incalculable de questions sur la SNCB mais j'insiste pour qu'elle s'en tienne au temps réglementaire.

06.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ik heb inderdaad een hele reeks belangrijke vragen over de NMBS. Indien de minister dat verkiest, ben ik tevreden met een schriftelijk antwoord op mijn talrijke vragen over het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract, maar misschien kan zij mij de grote lijnen schetsen betreffende de punten waarover overeenstemming en beslissingen werden bereikt.

06.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Je souhaiterais en effet poser une série de questions importantes à propos de la SNCB. Si la ministre préfère, je me contenterai d'une réponse écrite à mes nombreuses questions relatives au deuxième avenant au deuxième contrat de gestion. Peut-être pourrait-elle m'informer dans les grandes lignes sur les points qui ont déjà fait l'objet d'un accord et donné lieu à des décisions.

06.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Vele aspecten van het bijvoegsel van het NMBS-beheerscontract werden tijdig afgehandeld.

06.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): De nombreux aspects du deuxième avenant au contrat de gestion de la SNCB ont été réglés en temps opportun.

Het resultaat van een onderzoek met betrekking tot artikel 9 over de heropening van de lijnen wordt tegen eind februari ingewacht.

Le résultat d'une étude relative à l'article 9 concernant la réouverture de certaines lignes, est attendu pour la fin du mois de février.

Voor artikel 19 punt 2 over het GEN werd een kalender opgesteld.

Un calendrier a été établi pour l'article 19, point 2, relatif au RER.

Inzake artikel 19 punt 3 inzake informatie, onthaal en communicatie deed de NMBS – weliswaar laattijdig – een aantal voorstellen.

Il est vrai que la SNCB a formulé tardivement des propositions en ce qui concerne l'article 19, point 3, relatif à l'information, à l'accueil et à la communication.

Voor artikel 19ter over het rollend materieel voor het GEN werd de deadline uitgesteld, dit om de gebruikers te raadplegen en te leren uit de ervaringen in het buitenland. De studie was leerrijk en leidde tot een aanpassing van het lastenboek, dat nu wordt opgesteld.

La date limite fixée en ce qui concerne l'article 19ter, relatif au matériel roulant pour le RER, a été reportée pour permettre de consulter les usagers et de tirer des enseignements des expériences à l'étranger. L'étude a été enrichissante et s'est traduite par un aménagement du cahier des charges qui est actuellement rédigé.

Wat betreft artikel 56 over kwaliteit en dienstverlening, zal de vergoeding van de klanten worden opgenomen in het bijvoegsel. Op dit vlak kunnen we nog verder gaan in het derde beheerscontract.

En ce qui concerne l'article 56, relatif à la qualité et au service, l'indemnisation des clients figurera dans l'avenant. Nous pourrions aller plus loin encore dans ce domaine dans le cadre du troisième avenant.

Wat het milieubeleid van de NMBS betreft, werden al concrete resultaten geboekt. Er werd een conventie afgesloten met het Brussels Gewest. Bovendien is er een pilootproject voor het beheer van de spoorbermen. Die voorbereidende werkdocumenten zullen worden gebruikt bij de opmaak van het derde beheerscontract en bij de

En ce qui concerne la politique environnementale de la SNCB, des résultats concrets ont déjà été enregistrés. Une convention a été conclue avec la Région bruxelloise. Un projet pilote a, en outre, été lancé en ce qui concerne la gestion des accotements des voies. Ces documents de travail préparatoires serviront à l'élaboration du troisième

regeringsonderhandelingen.

Ik zal de volledige informatie schriftelijk meedelen.

contrat de gestion et lors des négociations gouvernementales.

Je vous communiquerai l'ensemble de ces informations.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Op welke manier zal onze commissie gebruik kunnen maken van de afgewerkte documenten? Wij moeten in het Parlement immers ook de discussie kunnen voeren. De mogelijke heropening van een paar lijnen interesseert mij in het bijzonder, daarvan zou ik de studies willen inkijken.

06.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Dans quelle mesure notre commission pourra-t-elle utiliser les documents définitifs? Il faut aussi que nous puissions mener la discussion au Parlement. La réouverture éventuelle de certaines lignes m'intéresse particulièrement et j'aimerais pouvoir consulter les études à ce propos.

06.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik heb er geen bezwaren tegen om definitieve documenten aan de commissie te bezorgen.

06.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je ne vois aucune objection à transmettre les documents définitifs à la commission.

De **voorzitter:** We zoeken daarvoor een praktische oplossing.

Le **président:** Nous rechercherons une solution pratique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Mondelinge vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen van Nederland voor grensoverschrijdende light-rail-verbindingen in de Euregio" (nr. 3251)

07 Question orale de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les projets hollandais d'instaurer des liaisons ferroviaires légères transfrontalières dans l'Eurégion" (n° 3251)

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Nederland heeft plannen voor grensoverschrijdende light-railverbindingen in de Euregio tussen Aken, Kerkrade, Heerlen, Maastricht en Luik. Volgens de Nederlandse Spoorwegen (NS) is de NMBS daarvan op de hoogte. Hasselt maakt geen deel uit van de plannen.

07.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Les Pays-Bas projettent d'instaurer des liaisons ferroviaires transfrontalières dans l'Eurégion entre Aix-la-Chapelle, Kerkrade, Heerlen, Maastricht et Liège. D'après la société des chemins de fer néerlandais, la SNCB aurait connaissance de ces plans. Hasselt n'en ferait pas partie.

Klopt dat laatste bericht? Vonden al inhoudelijke gesprekken plaats? Wat vindt de NMBS van de exploitatie van de verbinding Luik-Maastricht via light-rail? Is de spoorwegmaatschappij bereid om de opname van de verbinding Hasselt-Maastricht in het project aan de NS voor te stellen? Welke ingrepen zijn nodig om de Duitse Talent-dieselmotorstellen op het NMBS-net te laten rijden? Wil de NMBS het genoemde materieel ook effectief toelaten? Limburg is natuurlijk vragende partij voor een goede verbinding tussen Hasselt en Maastricht.

Cette dernière information est-elle exacte? Des discussions sur le fond ont-elles déjà eu lieu? Que pense la SNCB de l'exploitation de la ligne Liège-Maastricht au moyen de liaisons ferroviaires légères? Envisage-t-elle de proposer à la société de chemins de fer néerlandais d'intégrer la ligne Hasselt-Maastricht dans le projet? Quels travaux faudrait-il réaliser pour que les motrices diesel « Duitse Talent » puissent circuler sur le réseau ferroviaire belge? La SNCB serait-elle disposée à leur permettre l'accès à son réseau? Il va de soi que l'instauration d'une liaison rapide entre Hasselt et Maastricht serait tout bénéfique pour le Limbourg.

07.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De NMBS is niet op de hoogte van plannen om een grensoverschrijdende light-railverbinding in de Euregio te realiseren. Er bestaat ook geen studie over een light-railverhouding tussen Hasselt en Maastricht. Er werden nog geen homologaties gevraagd om op het NMBS-spoor te mogen rijden. Toch wordt grensoverschrijdend sporen steeds belangrijker in de toekomst.

07.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La SNCB n'a pas connaissance de projets visant à créer des liaisons ferroviaires transfrontalières légères dans l'Eurégion. La création d'une telle liaison entre Hasselt et Maastricht n'a d'ailleurs fait l'objet d'aucune étude. De même, aucune homologation, nécessaire pour pouvoir circuler sur le réseau de la SNCB, n'a encore été demandée. Pourtant, il est établi que l'importance des liaisons

ferroviaires transfrontalières ne cessera de croître.

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Kan de minister er bij de NMBS op aandringen contact op te nemen met de Nederlandse Spoorwegen in verband met hun plannen voor grensoverschrijdend verkeer?

07.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La ministre peut-elle demander instamment à la SNCB de prendre contact avec les Chemins de fer néerlandais pour s'informer des projets néerlandais concernant le trafic transfrontalier?

07.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik ben zeker bereid tot verder studiewerk in dit verband, ook voor andere grensstreken.

07.04 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Je suis tout à fait disposée à demander d'autres études à ce sujet, ainsi que pour d'autres régions frontalières.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de tarieven bij de NMBS met ingang van 1 februari 2001" (nr. 3311)
 - mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de informatie van de NMBS bij de tariefverhoging van 1 februari 2001" (nr. 3312)
 - de heer André Smets aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de ongelijkheid die het gevolg is van de veelheid aan vervoersformules bij de NMBS" (nr. 3387)

08 Questions orales jointes de
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la hausse des tarifs de la SNCB à partir du 1er février 2001" (n° 3311)
 - Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'information donnée par la SNCB à l'occasion de la hausse des tarifs du 1er février 2001" (n° 3312)
 - M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les inégalités générées par la multiplicité des formules de transport de la SNCB" (n° 3387)

08.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Op 1 februari 2001 verhoogde de NMBS haar tarieven, hoewel het beheerscontract met de Staat ter zake beperkingen oplegt. De doorgevoerde aanpassingen voorzien ook in een aantal beperkingen in het aanbod. Op het ogenblik van een tariefverhoging is een goede communicatie met de gebruikers essentieel. Deze communicatie beperkte zich echter tot een summiere affiche in de stations of de reizigers werden doorverwezen naar speciale "gidsen".

08.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 1^{er} février 2001, la SNCB a relevé ses tarifs alors que le contrat de gestion avec l'Etat impose des limites en la matière. Les aménagements intervenus impliquent également des restrictions de l'offre. Au moment de procéder à une augmentation des tarifs, une bonne communication avec les usagers est essentielle. Or, celle-ci s'est limitée à une affiche sommaire placée dans les gares. Parfois, les voyageurs ont été invités à consulter des « guides » spéciaux.

Wat is de oorzaak van het gebrek aan informatie? Hoe zal de NMBS die toestand rechtzetten? Wat zijn precies de beperkingen voor de weekendtickets en de Go-pass? Wat was de effectieve regelmaat van de reizigerstreinen tussen 1 juli 1999 en 1 juli 2000?

Comment s'explique ce manque d'information? Que fera la SNCB pour y remédier? Quelles restrictions sont précisément prévues pour les billets de week-end et les Go-pass?

Wat is de maximale toegestane tariefverhoging? Welk voordeel verwacht de NMBS van die tariefverhogingen? Passen de ingevoerde beperkingen in de beleidsnota van de minister? Wat zal de minister doen om de ongelijke behandeling van sommige streken ongedaan te maken?

Quelle a été réellement la régularité des trains de voyageurs entre le 1^{er} juillet 1999 et le 1^{er} juillet 2000? Quelle est l'augmentation maximale autorisée?

Quel avantage la SNCB espère-t-elle tirer de cette hausse des tarifs? Les restrictions sont-elles compatibles avec la note de politique générale de la ministre? Que fera la ministre pour remédier au traitement inéquitable réservé à certaines régions?

08.02 André Smets (PSC): Ik probeer het tariefbeleid dat de NMBS sinds 1 februari voert, te doorgronden.

Als de regering achter de idee staat dat 65-plussers, kinderen jonger dan 12 jaar en ambtenaren nagenoeg gratis mogen rijden, staat ze ook achter het commerciële beleid van de NMBS, dat de andere gebruikers steeds meer laat betalen.

Om op het hele spoorweginet te kunnen reizen moeten jongeren bijvoorbeeld twee vervoerbewijzen hebben : een voor het traject tussen woonplaats en school, en een om na 9 uur 's morgens elders heen te kunnen sporen.

Hetzelfde geldt voor occasionele dienstreizen, waarvoor de reiziger soms tot vier treinkaartjes moet kopen - tegen het volle tarief - in plaats van met een Multipass te kunnen reizen.

Hoe denkt u hierop te reageren en paal en perk te stellen aan die tarifaire ongelijkheid ? Zo ontmoedigt u immers een jong reizigerspubliek, dat er precies toe aangezet zou moeten worden de trein te nemen of anderszins gebruik te maken van het openbaar vervoer, waarvan wij een fervent voorstander zijn.

08.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Op basis van de huidige berekeningsmethode van de NMBS bedraagt de regelmatigheidsindex 94 procent.

De vertragingen ingevolge overmacht en dergelijke werden geneutraliseerd. Bij het derde berekeningscontract zal daarmee rekening worden gehouden.

De prijsverhoging bedraagt maximaal 1,8 procent, te verhogen met de gezondheidscoëfficiënt. De NMBS meent dat een prijsverhoging nodig is om de stijgende kosten te dekken. De bedoeling is het aantal passagiers buiten de piekuren te stimuleren.

(Frans) : De NMBS vraagt de jongeren eigenlijk beide kaarten, namelijk de Go Pass en de Campus-kaart, te combineren aangezien zij elk specifieke voordelen bieden: de Go Pass is interessanter voor occasionele treinreizigers terwijl de Campus-kaart voordeliger is voor pendelaars. Een dergelijk systeem is echter ingewikkeld en zou heel wat inspanningen vergen.

(Nederlands): Niet alle reizigers hebben echter een internetaansluiting. Daarom werden er affiches opgehangen, maar dit bleek onvoldoende om alle reizigers te informeren. Men kan steeds gratis

08.02 André Smets (PSC) : J'essaie de comprendre la politique tarifaire appliquée depuis le 1^{er} février par la SNCB.

Si le gouvernement soutient la quasi-gratuité pour les personnes de plus de 65 ans, pour les enfants de moins de 12 ans et pour les fonctionnaires, il soutient aussi la politique commerciale de la SNCB, toujours plus lourde financièrement à l'égard des autres usagers.

Ainsi les jeunes, afin d'être mobiles sur l'ensemble du réseau, doivent être en possession de deux titres de transport, l'un pour le trajet domicile-école et l'autre pour se rendre ailleurs après neuf heures du matin.

Il en est de même pour les déplacements professionnels à caractère occasionnel qui obligent les voyageurs à payer jusqu'à quatre tickets au tarif plein au lieu de pouvoir recourir au multi pass.

Comment comptez-vous réagir pour que ces inégalités tarifaires ne soient plus de mise ?

Vous découragez un public jeune qu'il faudrait, au contraire, habituer à l'usage du train et autres transports en commun dont nous sommes de fervents partisans.

08.03 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : Sur la base de la méthode de calcul de la SNCB, l'index de régularité est de 94%.

Les retards pour cause de force majeure ont été neutralisés. Le troisième contrat de gestion tiendra compte de ces éléments.

L'augmentation des tarifs ne dépassera pas 1,8%, majoré du coefficient de santé. La SNCB a jugé nécessaire de relever les tarifs pour couvrir la hausse des dépenses. L'objectif est d'encourager les passagers à voyager en dehors des heures de pointe.

(En français) En fait, la SNCB demande aux jeunes de combiner les deux cartes, le go pass et la carte campus, l'une et l'autre ayant chacune leurs avantages : le go pass est plus intéressant pour les trajets occasionnels, la carte campus pour les trajets pendulaires. Certes, la lisibilité d'un tel système n'est pas évidente ; de gros efforts devraient être faits en ce domaine.

(En néerlandais) Tous les voyageurs ne disposent pas d'une connexion vers l'Internet. C'est la raison pour laquelle il a été procédé à des affichages mais cette mesure ne semble pas avoir été suffisante

informatie bekomen aan de loketten. Er bestaat een commerciële brochure voor de reizigers, maar niemand is daar – jammer genoeg – van op de hoogte. Ik erken dat er een bijkomende inspanning moet worden geleverd om de informatieverlening te verbeteren. Daarmee zal rekening worden gehouden bij het opstellen van het derde beheerscontract.

08.04 Frieda Brepoels (VU&ID): Het percentage dat gehanteerd wordt bij de tariefverhoging zou volgens de NMBS zelf 94,01 procent bedragen. Maar hoe kunnen we de toepassing van die zogenaamde regelmatigheidsindex controleren? Het is aangewezen dat, met het oog op de aanpassing van het beheerscontract, de controlemogelijkheden van de overheid gegarandeerd worden.

Jongeren die gebruik maken van de Go-pass om in te spelen op flexibele activiteiten, verliezen bepaalde mogelijkheden van het systeem. Combinaties met een normaal vervoerbewijs maken het reizen voor mensen uit de periferie alleen maar duurder. Welk voordeel verwacht de NMBS daarvan? Voorts ondervinden ook scholen problemen voor hun uitstappen die beginnen vóór 9 uur 's morgens. Het valt te vrezen dat zij weer gaan overschakelen op busvervoer. Is een en ander niet het gevolg van ondoordachte initiatieven inzake gratis openbaar vervoer?

08.05 André Smets (PSC): Ik deel de analyse van de meeste commissieleden: men moet de ombuiging van het wegverkeer naar het spoor aanmoedigen. De nieuwe tariefmodaliteiten zijn te ingewikkeld en schrikken de reizigers bijgevolg af. Het is onaanvaardbaar dat sommige reizigers dubbel zoveel moeten betalen dan anderen. Ik zou dat laten natrekken. Ik ben het eens met de minister wanneer zij zegt dat de jongeren er absoluut moeten toe aangemoedigd worden het openbaar vervoer te gebruiken. Tot slot wil ik de minister nog twee adviezen meegeven: wees waakzaam met betrekking tot de financiële investeringen want de welvaart van de gewesten staat op het spel en hoed u voor de VLD!

08.06 Minister Isabelle Durant : (Frans) : Ik wil het ook hebben over de kwestie van de heen- en terugreis voor de prijs van 100 frank voor de senioren.

(Nederlands) Er zijn zowel voor- als tegenstanders van deze maatregel. De Staat geeft honderden miljoenen aan de NMBS om bepaalde bevolkingscategorieën gratis of aan verminderde

voor informeren de voyageurs. Il est toujours possible d'obtenir gratuitement des informations en s'adressant aux guichets. Il existe une brochure commerciale à l'intention des voyageurs qui, malheureusement, ne sont pas suffisamment informés de son existence. J'admets qu'il faudra fournir des efforts supplémentaires pour améliorer l'information. Nous tiendrons compte de cet élément lors de la rédaction du troisième contrat de gestion.

08.04 Frieda Brepoels (VU&ID): D'après la SNCB, le pourcentage retenu dans le cadre de l'augmentation des tarifs serait même de 94,1%. Mais comment avoir la certitude que l'indice de régularité est bien appliqué? Pour garantir l'exécution du contrat de gestion, les pouvoirs publics doivent disposer de moyens de contrôle.

Les possibilités seront réduites pour les jeunes qui recourent au go-pass pour la flexibilité qu'il offre. Pour les habitants de la périphérie, la combinaison avec un titre de transport ordinaire rendra les trajets plus chers encore. Quel bénéfice la SNCB espère-t-elle en tirer? Les écoles aussi rencontreront des difficultés à organiser leurs excursions avant 9 heures. Elles ne manqueront pas de se tourner vers le réseau de bus. Se pourrait-il que des initiatives malencontreuses en matière de gratuité des transports en commun soient à l'origine de tous ces changements?

08.05 André Smets (PSC) : Je partage l'analyse de la plupart des commissaires : il faut encourager les transferts de la route vers le rail. Les nouvelles modalités tarifaires sont trop compliquées et donc décourageantes. Il est inadmissible que des passagers doivent payer le double des autres. Je ferai vérifier cette information. Je partage l'avis de la ministre qui insiste sur la nécessaire sensibilisation des jeunes à l'usage des transports en commun. Je terminerai par deux conseils : Soyez vigilante sur le plan des investissements financiers car il y va de la santé de toutes les régions et, enfin, méfiez-vous du V.L.D. !

08.06 Isabelle Durant , ministre (en français) : Je voudrais évoquer la problématique de l'aller et retour à 100 francs pour les personnes âgées.

(En néerlandais) Cette mesure a aussi bien des partisans que des détracteurs. L'Etat octroie des centaines de millions de francs à la SNCB pour que certaines catégories de personnes puissent voyager

prijs te laten reizen. We moeten ernaar streven dat dit geld ook voor dit doel wordt besteed. Deze maatregelen trekken nieuwe reizigers aan. Zij moeten dan ook de garantie krijgen dat ze effectief een zitplaats hebben.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde mondelinge vragen van**

- de heer Jozef Van Eetvelt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Zaventemakkoord" (nr. 3363)
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de zogenaamde Chabert-route" (nr. 3392)
- de heer Dirk Pieters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het akkoord met betrekking tot de luchthaven" (nr. 3395)
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verschuiving van de geluidshinder van weekendvluchten naar Vlaams-Brabant" (nr. 3401)

09.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Naar verluidt zou de regering zich gebogen hebben over de uitvoering van het zogenaamde Zaventemakkoord. De regering zou echter nog enige tijd nodig hebben om tot een definitief akkoord te komen. Vanmorgen nog stelde collega Vanhoutte dat Agalev gekant is tegen een verhuizing van de 15^{de} Wing en dat minister Durant het daarmee eens zou zijn.

Is de verhuis van de 15^{de} Wing een essentieel onderdeel van het Zaventemakkoord? Overweegt de minister in het kader van de wensen van de luchtmacht het akkoord te herzien? Heeft de minister hierover overleg gepleegd met minister Flahaut? Minister Flahaut wil de kosten voor die operatie niet dragen. Zal u dat al dan niet gedeeltelijk doen?

Kan de vertraging die nu opgelopen wordt, gevaar inhouden voor de engagementen, aangegaan ten aanzien van andere onderdelen van het akkoord?

09.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op de Ministerraad van afgelopen vrijdag zou beslist zijn het weekendluchtverkeer over Brussel voortaan af te wenden naar Vlaams-Brabant. Blijkbaar wil de groene minister Durant vooral haar eigen Brusselse kiezers ter wille zijn. Kan de minister die beslissing toelichten? Werd overlegd met het Vlaams Gewest en de luchtvaartautoriteiten? Wat waren hun standpunten? Wilde men niet juist de geluidsoverlast in Vlaams-Brabant beperken? Moet

gratuitement ou à prix réduit. Nous devons veiller à ce que cet argent soit effectivement affecté à cet objectif. Ces mesures attirent de nouveaux voyageurs. Ceux-ci doivent, dès lors, avoir la garantie de pouvoir trouver une place assise.

L'incident est clos.

09 **Questions orales jointes de**

- M. Jozef Van Eetvelt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à Bruxelles-National" (n° 3363)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de la "route Chabert" ainsi dénommée" (n° 3392)
- M. Dirk Pieters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'accord relatif à l'aéroport" (n° 3395)
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transfert des nuisances sonores générées par les vols du week-end vers le Brabant flamand" (n° 3401)

09.01 Jozef Van Eetvelt (CVP): Il semblerait que le gouvernement se soit penché sur l'exécution de l'accord relatif à Bruxelles-National. Toutefois, il lui faudra encore un peu de temps pour sceller un accord. Ce matin encore, notre collègue Vandenhoutte déclarait qu'Agalev s'oppose au transfert du 15^e Wing et que la ministre Durant l'approuve.

Le déménagement du 15^e Wing constitue-t-il un volet essentiel de l'accord relatif à Bruxelles-National? Le ministre envisage-t-il de revoir ce dernier pour tenir compte des revendications de la force aérienne? Y a-t-il eu concertation entre la ministre et le ministre Flahaut? Celui-ci refusant de supporter le coût de l'opération, le prendrez-vous partiellement à votre charge?

Le retard qui s'accumule dans ce dossier menace-t-il le respect des engagements pris dans le cadre d'autres volets de l'accord?

09.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Vendredi dernier, le conseil des ministres aurait pris la décision de détourner, le week-end, le trafic aérien au-dessus de Bruxelles en direction du Brabant flamand. Visiblement, la ministre Ecolo ne cherche qu'à satisfaire ses électeurs bruxellois. Une concertation a-t-elle eu lieu avec la Région flamande et les autorités aéroportuaires? Quel point de vue ont-elles défendu? L'objectif n'était-il pas simplement de limiter les nuisances sonores

die overlast niet billijk over beide gewesten verdeeld worden? De baten gaan immers naar allebei.

09.03 Dirk Pieters (CVP): Wordt de geluidsoverlast door deze maatregel niet gewoonweg afgewenteld op Vlaams-Brabant? Wanneer wordt er overleg gepleegd met de gewesten om tot geharmoniseerde geluidsnormen te komen over de gewestgrenzen heen? Kan dit overleg zorgen voor een wijziging van de beslissing inzake de route-Chabert?

09.04 Willy Cortois (VLD): In weerwil van de afspraken over de harmonisering van de geluidsnormen in de gewesten, wordt de geluidshinder van de weekendvluchten steeds meer afgewenteld op Vlaams-Brabant. Dat is onbillijk en creëert ongerustheid. De minister wekt de indruk één gewest voor te trekken. Er was bovendien geen enkel formeel overleg met de provinciegouverneur van Vlaams-Brabant en met de acht betrokken gemeenten.

Welke stappen zal de minister zetten om de geluidsnormen op mekaar af te stemmen? Wanneer zal zij dat doen? Primeren de federale of de regionale normen? Zal de minister de commissie informeren over de voortgang van het dossier? Kan de commissie ook kennis nemen van het BIAC-rapport terzake?

09.05 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik heb nooit verklaard dat ik tegen een verhuis van de 15^{de} Wing was, maar ik was er niet laaiend enthousiast over. Over drie maanden zal er een definitieve beslissing worden genomen, op basis van de studies inzake de mogelijke locaties en de kostprijs ervan. Er is geen direct verband tussen geluidsoverlast en de verhuis van de 15^{de} Wing.

Op 11 februari 2000 heeft de regering, na overleg met de luchthavenexploitant, besloten de nachtvluchten over dichtbevolkte gebieden te verbieden. De Chabert-route wordt voornamelijk gebruikt overdag en tijdens het weekend, maar zorgt voor veel geluidsoverlast. Een zeventigtal vliegtuigen gebruiken deze route. In het verlengde van het akkoord van februari worden nu ook deze vluchten verboden. Het was een voor de hand liggende beslissing. Dit betekent niet dat we het aantal vluchten over Brussel willen beperken.

sur le territoire du Brabant flamand? Ces nuisances ne devraient-elles pas être réparties équitablement entre les deux régions qui, après tout, tirent toutes deux avantage de l'activité aéroportuaire.

09.03 Dirk Pieters (CVP): Cette mesure n'a-t-elle pas simplement pour effet de faire supporter les nuisances sonores par le Brabant flamand? Quand organisera-t-on une concertation avec les Régions de manière à pouvoir définir des normes communes aux différentes Régions? Cette concertation pourrait-elle aboutir à une modification de la décision prise à propos de la route-Chabert?

09.04 Willy Cortois (VLD): En dépit des accords concernant l'harmonisation des normes sonores dans les Régions, le Brabant flamand est de plus en plus la victime des nuisances sonores provoquées par les vols du week-end. C'est injuste et la population s'en inquiète. La ministre donne l'impression de vouloir favoriser l'une des Régions. De surcroît, il n'y a eu aucune concertation formelle avec le gouverneur du Brabant flamand et avec les huit communes concernées.

Quelles mesures la ministre prendra-t-elle pour harmoniser les normes sonores? Quand compte-t-elle prendre ces mesures? Les normes fédérales priment-elles les normes régionales? La ministre informera-t-elle la commission de l'état d'avancement du dossier? La commission pourrait-elle également consulter le rapport de la BIAC sur le sujet?

09.05 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Je n'ai jamais dit que j'étais opposée à un déménagement du 15^e Wing. J'ai simplement déclaré que cette perspective ne m'enthousiasmait pas outre mesure. Dans trois mois, une décision définitive sera prise sur la base des études portant sur les sites d'implantation possibles et le coût de chaque option. Il n'y a pas de lien direct entre les nuisances sonores et le déménagement du 15^e Wing.

Le 11 février 2000, le gouvernement a décidé, après s'être concerté avec la société exploitant l'aéroport, d'interdire les survols nocturnes des zones à forte densité de population. La route Chabert est principalement utilisée pendant la journée et le week-end, mais elle est à l'origine d'importantes nuisances sonores. Une septantaine d'avions empruntent cette route. Dans le prolongement de l'accord de février, ces vols seront désormais aussi interdits. Cette décision s'imposait d'elle-même. Mais elle n'implique pas que nous ayons l'intention de limiter le nombre de vols au-dessus de Bruxelles.

In ons federaal land is het niet eenvoudig tot een akkoord te komen tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus. De premier zal volgende maand nog een initiatief nemen met het oog op overeenstemming. De exploitatie van de verschillende luchthavens is overigens erg uiteenlopend op ecologisch en economisch vlak. Dat sluit echter niet uit dat men kan streven naar harmonisering van de geluidsnormen. Daarom dus is overleg met de gewesten gepland.

Overigens heb ik wel degelijk contact gehad met de buurtbewoners van de betrokken gemeenten. Vooraleer de procedure definitief herzien wordt – binnen drie maanden – wordt dat overleg voortgezet. Het enige wat tot nu toe definitief is aangenomen is de vaststelling dat de Chabert-route niet in overeenstemming is met de beslissing van 11 februari. Uiteraard zullen we nooit iedereen kunnen tevreden stellen. Wel houden we het algemeen belang voor ogen.

Il n'est pas aisé de parvenir à un accord entre les différents niveaux de pouvoirs que compte la Belgique fédérale. Le premier ministre prendra le mois prochain une initiative dans le sens de l'uniformisation. Si l'exploitation des différents aéroports diverge dans une large mesure sur les plans économique et écologique, on peut toutefois chercher à harmoniser les normes en matière de bruit.

A cet effet, une concertation avec les Régions a été prévue. J'ai d'ailleurs rencontré les riverains des communes concernées. Nous poursuivons cette concertation avant de procéder dans trois mois à la révision générale de la procédure. La seule conclusion définitive concerne le tracé Chabert qui n'est pas conforme à la décision du 11 février. Evidemment, nous ne pourrions jamais faire plaisir à chacun. Toutefois, nous ne perdons pas de vue l'intérêt général.

09.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): In de akkoorden van februari 2000 is er nergens sprake van een afschaffing van de Chabert-route.

Uit uw antwoord blijkt dat er geen overleg met de gewesten is geweest. De minister heeft een beslissing genomen als Brussels minister en niet als federaal minister. Een beslissing die trouwens eenzijdig werd genomen, uitsluitend in het belang van Brussel.

De betrokken vluchten zullen nu gebeuren over gebieden die even dicht bevolkt zijn als Brussel. Het Vlaams Blok zal dit dossier nauwlettend volgen en de eenzijdige beslissing van de minister blijven betwisten.

09.07 Willy Cortois (VLD): Dergelijke besluitvorming vereist voorafgaandelijk overleg, met de representatieve belangengroepen, G-8 en de luchthavengemeenschap in de eerste plaats. Het enige contact waarvan wij echter weet hebben, is dat met de gouverneur. Klopt dat gerucht?

Er leek de laatste tijd een verbetering te zijn opgetreden inzake de hinder veroorzaakt door nachtvluchten. Ik vrees dat nu echter een nieuwe opening wordt gemaakt. Is er werkelijk iets veranderd? Bevolkingsdichtheid is een belangrijke factor, maar ook de typologie van stedelijke ontwikkeling is dat. Hield men daar ook rekening

09.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Les accords conclus en février 2000 ne mentionnent nullement la suppression de la "route Chabert".

Il ressort de votre réponse qu'aucune concertation n'a été menée avec les Régions. La ministre a pris une décision en tant que ministre bruxelloise et non pas fédérale. Il s'agit d'ailleurs d'une décision qui a été prise unilatéralement et dans l'intérêt de la seule ville de Bruxelles.

Les vols concernés passeront désormais au-dessus de quartiers dont la densité de population est tout aussi importante qu'à Bruxelles.

Le Vlaams Blok suivra ce dossier avec attention et continuera à contester la décision unilatérale prise par la ministre.

09.07 Willy Cortois (VLD): Ce type de décision nécessite, en premier lieu, l'organisation préalable d'une concertation avec les groupements d'intérêts représentatifs G8 ainsi qu'avec la communauté de l'aéroport. Le seul contact dont nous ayons entendu parler est celui avec le gouverneur. Cette information est-elle exacte?

Ces derniers temps, la situation semblait s'être améliorée en ce qui concerne les nuisances occasionnées par les vols de nuit. Je crains cependant une nouvelle ouverture. Les choses ont-elles véritablement changé ? La densité de population constitue un élément important mais la typologie du développement urbain l'est aussi. A-t-

mee?

09.08 Dirk Pieters (CVP): Als lawaai niet langer een communautair item is en alleen het algemeen belang wordt gediend, wordt een stap vooruit gezet. Ik hoop dat dit ook bij de verdeling van de NMBS-investeringen de doorslag zal geven.

Wat de lawaaihinder voor Vlaams-Brabant betreft is er slechts één conclusie mogelijk: de Chabert-route wordt afgeschaft, de Durant-route wordt opgelegd. De kiezers zullen dat onthouden.

Het incident is gesloten.

10 Mondelinge vraag van de heer Koen Bultinck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het tienjaren investeringsplan van de NMBS" (nr. 3390)

10.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Op 31 januari ondervroeg ik de minister reeds over de schrapping van het derde spoor tussen Zeebrugge en Brugge en het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent. Het antwoord schonk me toen geen voldoening.

De Zeebrugge haven kent een groeiende activiteit en een bijkomende ontsluiting is dus nodig. Op de lijn Brugge-Gent rijdt er zowel belangrijk goederen- als personenvervoer. Om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken moet zowel het vervoer over water als over het spoor aandacht krijgen.

Tegen de schrapping van de voornoemde lijnen rees protest vanwege de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen, het havenbestuur van Zeebrugge en de beheerraad van de NMBS. De West-Vlaamse provincieraad keurde de plannen af in een unanieme motie. Vlaams minister-president Dewael vroeg in de *Gazet van Antwerpen* aandacht voor Vlaamse prioritaire spoorweginvesteringen. De prioriteitenlijst van de SERV die deze bijkomende sporen omvat, is volgens hem een interessant werkdocument.

Hoe verantwoordt de minister de schrapping? Zal ze nog op haar beslissing terugkomen?

10.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De NMBS heeft me drie scenario's voorgelegd voor de periode 2001-2005. De bijkomende lijnen zaten in

on tenu compte de ce dernier élément ?

09.08 Dirk Pieters (CVP): Je pense que le dossier progresserait dans le bon sens si les nuisances sonores cessaient de constituer une pomme de discorde communautaire et si l'on ne prenait en considération que l'intérêt général. J'espère que cet élément prévaudra lors de la répartition des investissements de la SNCB.

Une seule conclusion s'impose en ce qui concerne les nuisances sonores occasionnées dans le ciel du Brabant flamand : la "route Chabert" est supprimée et cède sa place à la "route Durant". Les électeurs en prennent note.

L'incident est clos.

10 Question orale de M. Koen Bultinck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan décennal d'investissements de la SNCB" (n° 3390)

10.01 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Le 31 janvier dernier, j'ai déjà interrogé la ministre sur la suppression de la troisième voie entre Zeebrugge et Bruges ainsi que de la troisième et de la quatrième voies entre Bruges et Gand. Je n'avais reçu qu'une réponse insuffisante.

Le port de Zeebrugge enregistre une activité croissante, ce qui nécessiterait la création d'une liaison supplémentaire. Le trafic important sur la ligne Bruges-Gand concerne tout à la fois le transport de marchandises et celui des voyageurs. Pour régler le problème de mobilité, il faudra accorder la même attention au transport fluvial qu'au transport ferroviaire.

Cette suppression a suscité l'opposition de la société "Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen", de la direction du port d'Anvers et du conseil de gestion de la SNCB. Le conseil provincial de Flandre occidentale a adopté une motion unanime rejetant les plans. Dans un article paru dans le journal "Gazet van Antwerpen", le ministre-président flamand, M. Dewael, a demandé de se pencher sur les investissements ferroviaires prioritaires en Flandre. Il estime également que la liste prioritaire établie par le SERV constitue un document de travail intéressant.

Comment la ministre justifie-t-elle cette suppression? Envisage-t-elle de revenir sur sa décision ?

10.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais) : La SNCB m'a présenté trois scénarios pour la période 2001-2005. La création de lignes

het meest ambitieuze scenario dat de beschikbare middelen met 100 miljard frank overschreed.

Mijn plan was slechts een dankoefening. Kostprijs en nut moeten altijd tegen elkaar worden afgewezen. Het gaat dus niet om een schrapping. De belangen van de Gentse en Zeebrugse havens gaan mij ter harte.

(Frans) De door u vooropgestelde hypothese wordt in geen geval verlaten.

10.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Dit antwoord is reeds minder vaag dan dat van veertien dagen geleden. De minister geeft toe dat het eerder slechts om een denkoefening ging. Wij zullen de Vlaamse belangen in dit dossier zeer nauwkeurig blijven verdedigen.

Het incident is gesloten.

11 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mogelijkheid om een aantal Thalys-treinen te laten stoppen in Zaventem en de gevolgen ervan voor het binnenlands reizigersvervoer" (nr. 3377)

11.01 Daan Schalck (SP): Blijkbaar zou het technisch niet haalbaar zijn om de Thalys-trein te laten stoppen in Zaventem. Een eerste studie beweerde nochtans dat Thalys-treinen naar Zaventem konden worden afgeleid. Wat is het resultaat van de tweede studie over de Thalys-stopplaatsen? Wordt de idee verlaten om de Thalys-treinen in Zaventem te laten stoppen?

11.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De tweede studie bevestigt de resultaten van de eerste. Een aantal binnenlandse diensten zal op korte termijn vervangen worden door Thalys, maar we mogen niet vooruitlopen op de *Diabolo* die Zaventem in vier richtingen zal verbinden met het HST-net. De integratie van Zaventem in dat net is logisch. De principiële beslissing voor die integratie is genomen.

Er is ook een groeiende internationale tendens om gecombineerde tickets HST-lijnvlucht aan te bieden. De HST is bovendien een goedkoop en doeltreffend alternatief voor korte afstandsvluchten. Air France heeft bijvoorbeeld de lijn Parijs-Brussel afgeschaft, ten gevolge van het succes van de HST.

De HST moet verder ontwikkeld worden. Dat staat overigens ook in het Wetboek van de Europese Commissie. De HST en Thalys in Zaventem is een

supplémentaires figurait dans le scénario le plus ambitieux, qui dépassait de 100 milliards de francs les moyens disponibles. Mon plan ne constitue qu'un exercice de réflexion. Il faut constamment tendre vers l'équilibre entre les coûts et les avantages. Il ne s'agit donc pas d'une suppression. Je suis sensible aux préoccupations exprimées par les responsables des ports de Gand et de Zeebrugge.

(En français) L'hypothèse que vous avancez n'est en aucun cas abandonnée.

10.03 Koen Bultinck (VLAAMS BLOK): Cette réponse est déjà plus précise que celle donnée il y a quinze jours. La ministre admet qu'il ne s'agissait en fait que d'un exercice de la pensée. Nous continuerons à veiller de près aux intérêts flamands dans le cadre de ce dossier.

L'incident est clos.

11 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'éventualité d'un arrêt Thalys à Bruxelles-National et l'impact que celui-ci pourrait avoir sur le trafic voyageurs intérieur" (n° 3377)

11.01 Daan Schalck (SP): Il semblerait qu'il soit techniquement impossible de prévoir un arrêt des trains Thalys à Zaventem. Dans une première étude, la possibilité de dévier des trains Thalys par Zaventem avait pourtant été évoquée. Quels sont les résultats de la deuxième étude sur les arrêts Thalys? Le projet d'un arrêt des trains Thalys à Zaventem sera-t-il abandonné?

11.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La deuxième étude confirme les résultats de la première. Un certain nombre de services intérieurs seront assurés par le Thalys à court terme mais il faut attendre la réalisation du "Diabolo" qui devrait relier Zaventem avec le réseau TGV dans les quatre directions. L'intégration de Zaventem dans ce réseau est logique. La décision de principe quant à cette intégration a été prise.

Sur le plan international, on constate le développement d'un système qui consiste à proposer des tickets combinés TGV-vol de ligne. Le TGV constitue, par ailleurs, une solution de rechange bon marché et efficace aux vols de courte distance. La compagnie Air France a ainsi supprimé sa liaison Paris-Bruxelles compte tenu du succès du TGV.

Il faut continuer à développer le service TGV. Il s'agit d'ailleurs de l'une des recommandations du

noodzakelijke keuze, ook om ecologische redenen.

livre blanc de la Commission européenne. Le passage du TGV et du Thalys à Zaventem est un choix impératif, notamment pour des motifs écologiques.

11.03 Daan Schalck (SP): De HST moet er inderdaad zo snel mogelijk komen, maar mag geen voorrang krijgen op het binnenlands spoorverkeer. Ik deel de visie van de minister daaromtrent.

11.03 Daan Schalck (SP): Le TGV doit effectivement être mis en service le plus rapidement possible mais on ne peut lui accorder la priorité sur le trafic ferroviaire intérieur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Mondelinge vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de relatie tussen de structuur van de NMBS en het op tijd rijden van de treinen" (nr. 3378)

12 Question orale de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le lien entre la structure de la SNCB et le fait que les trains arrivent à l'heure" (n° 3378)

12.01 Daan Schalck (SP): Op de RTBF-radio verklaarde de minister op 25 januari dat er een direct verband staat tussen de NMBS-structuur en de stiptheid van de treinen. Wat bedoelde ze daarmee?

12.01 Daan Schalck (SP): Le 25 janvier, la ministre a déclaré à l'antenne de la radio de la RTBF qu'il existe un lien entre la structure de la SNCB et la ponctualité des trains. Qu'entendait-elle par là ?

12.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De besluitvorming binnen de NMBS-structuur heeft wel degelijk concrete gevolgen voor de reizigers. Ik geef een reeks voorbeelden. In de raad van bestuur zetelen gewone bestuurders en bestuursdirecteurs. De eersten hebben een deeltijds mandaat en hebben vaak onvoldoende tijd om dossiers naar behoren te bestuderen. De bestuursdirecteurs van hun kant zijn slecht geplaatst om hun eigen beslissingen in vraag te stellen.

12.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La procédure décisionnelle au sein de la structure de la SNCB a effectivement des conséquences pour les voyageurs. Je vous en donne quelques exemples. Le conseil d'administration est composé notamment d'administrateurs ordinaires et de directeurs administratifs. Les premiers ont un mandat à temps partiel et n'ont souvent pas le temps d'étudier convenablement les dossiers. Les directeurs administratifs, pour leur part, sont mal placés pour remettre leurs propres décisions en question.

De raad van bestuur beschikt over een intern auditcomité onder voorzitterschap van de gedelegeerd bestuurder, die dus onvoldoende onafhankelijk is.

Le conseil d'administration dispose d'un comité d'audit interne présidé par l'administrateur délégué qui n'est pas suffisamment indépendant.

De wet omschrijft de opdracht van de NMBS onvoldoende, waardoor de NMBS allerlei randactiviteiten kan ontplooiën.

La loi ne définit pas la mission de la SNCB avec une précision suffisante, ce qui permet à la société de déployer des activités marginales.

De openbare dienstverlening stuit soms op problemen ingevolge de afweging tussen de gewone prijsbepaling en tariefvoordelen voor bepaalde groepen.

Dans le cadre du service public, se pose parfois le problème de l'équilibre à réaliser entre une fixation normale des prix et les avantages tarifaires dont peuvent bénéficier certaines catégories de personnes.

De regeringscommissaris kan beslissingen van de raad van bestuur opschorten en ze aan de regering voorleggen wanneer ze strijdig zijn met de wet, het beheerscontract en de statuten. Hij beschikt daartoe over vier kalenderdagen. De raad van bestuur gaat echter door op vrijdag.

Le commissaire du gouvernement peut suspendre des décisions du conseil d'administration et les soumettre au gouvernement si elles sont contraires aux dispositions de la loi, du contrat de gestion ou des statuts. Il dispose à cet effet d'un délai de quatre jours calendrier. Or, le conseil d'administration se réunit le vendredi.

De commissaris oordeelt niet over opportuniteiten. Hij krijgt te maken met allerlei problemen wanneer de raad van bestuur beslissingen neemt waardoor de raad over een delegatie beschikt. Indien de regeringscommissaris het standpunt van de minister niet deelt, moet hij persoonlijk oordelen of de beslissingen van de raad van bestuur al dan niet overeenkomstig de wet of het beheerscontract zijn. Bovendien moet er binnen de raad van bestuur een tweederde meerderheid bestaan over het geven van ontslag.

Daarnaast is duidelijk dat de schuld van de NMBS blijft stijgen. Er zijn investeringen nodig in de stations en wachtplaatsen en ter verbetering van de informatie aan de reizigers. Dat alles vereist een andere structuur van de raad van bestuur, zodat het beleidsvoorbereidend werk kan verbeteren. Er is dus zeker een verband tussen de vertragingen die de reizigers moeten ondergaan en de personeelsproblemen en structuur van de NMBS. Rond 15 maart zal ik hierover beslissingen nemen.

Le commissaire du gouvernement ne porte pas de jugement sur des opportunités. Il est confronté à une multitude de problèmes. C'est ainsi qu'il n'est pas présent lorsque le conseil d'administration prend des décisions pour lesquelles le conseil dispose d'une délégation. Si le commissaire du gouvernement ne partage pas le point de vue de la ministre, il doit personnellement juger si les décisions du conseil d'administration sont conformes ou non aux dispositions de la loi ou du contrat de gestion. Par ailleurs, une majorité des deux tiers est requise au sein du conseil d'administration pour les démissions.

D'autre part, il est évident que la dette de la SNCB ne cesse de gonfler. Des investissements doivent être réalisés dans les gares et dans les points d'arrêt ainsi que dans le domaine de l'information des voyageurs. La structure du conseil d'administration doit être adaptée afin de permettre d'accroître la qualité des travaux préparatoires à la définition de la politique. Il y a donc certainement un rapport entre les retards que doivent subir les voyageurs et les problèmes de personnel et de structure de la SNCB. Je prendrai des décisions dans ce cadre vers le 15 mars.

12.03 Daan Schalck (SP): Mij is niet alles duidelijk geworden. Welk verband bestaat er tussen beheerstructuren en vertragingen? Binnen de huidige structuur zijn al heel wat verbeteringen aan de dienstverlening mogelijk. Aan nieuwe structuren heeft de klant niet meteen een boodschap. Dat neemt niet weg dat er nieuwe structuren mogen komen, maar daarover moet sereen worden gepraat, niet in een conflictmodel. Structuren moeten de klantvriendelijkheid dienen, niet de strategische spelletjes van politici en topfiguren.

12.03 Daan Schalck (SP): Tout ne me paraît pas clair. Quel lien y a-t-il entre les structures de gestion et les retards ? Les services pourraient déjà être améliorés à maints égards dans le cadre de la structure actuelle. La mise en place de nouvelles structures ne sera pas immédiatement bénéfique aux voyageurs. On peut certes le faire mais il faut en discuter sereinement et non pas dans un contexte conflictuel. Les structures doivent bénéficier à la clientèle clients et ne doivent pas servir les jeux stratégiques auxquels se livrent les responsables politiques et les hauts dirigeants.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde mondelinge vragen van
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van de Vlaamse minister-president Dewael over de inbreng van de gewesten in de NMBS" (nr. 3404)
 - de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verklaringen van de Vlaamse minister-president Dewael over het verdwijnen van de communautaire verdeelsleutel voor de spoorinvesteringen" (nr. 3405)

13 Questions orales jointes de
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations du ministre-président flamand Dewael sur l'apport des communautés à la SNCB" (n° 3404)
 - M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les déclarations du ministre-président flamand Dewael sur la suppression de la clé de répartition pour les investissements dans le secteur ferroviaire" (n° 3405)

13.01 Jos Ansoms (CVP): Vlaams minister-president Dewael deed in de pers forse verklaringen over de impact van de gewesten op het spoorbeleid. Volgens mij gaat het wel degelijk om

13.01 Jos Ansoms (CVP): Le ministre-président flamand, M. Dewael, a fait dans la presse, certaines déclarations plutôt musclées sur l'apport des Régions dans le domaine de la politique ferroviaire.

het standpunt van de Vlaamse regering. Van de Vlaamse prioriteitenlijst kan met de beloofde 55 miljard niets worden gerealiseerd. De Vlaamse minister-president acht de 60/40-verdeelsleutel dan ook onhoudbaar. Hoe reageert de minister daarop?

De heer Dewael wil de gewesten laten vertegenwoordigen in de NMBS-raad van bestuur. Hij pleit ook voor een gewestelijke inbreng in de investeringsplannen en zelfs voor regionale beheerscontracten en een cofinanciering. Dat sluit nauw aan bij het CVP-standpunt daaromtrent.

Blijft minister Durant zich koppig verzetten tegen deze vernieuwende ideeën waarover stilaan een Vlaamse consensus groeit? Blijft ze de Waalse kaart trekken? Kan ze als federaal minister de Vlaamse belangen dan nog wel vertegenwoordigen?

13.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): U vraagt of de gewesten in de raad van bestuur van de NMBS kunnen worden vertegenwoordigd. Het spoor is een federale bevoegdheid. Ik zie niet in hoe co-beslissingen zouden kunnen gerechtvaardigd worden, aangezien de gewesten niet verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor de beslissingen van de NMBS. Het federale niveau zetelt overigens ook niet in De Lijn of in TEC.

Er bestaat overleg met de gewesten en de provincies, zodat rekening kan worden gehouden met de bekommernissen van de verschillende regio's. Er is ook overleg tussen de diverse parlementen en tussen de vervoermaatschappijen onderling. Het politiek debat over de mobiliteit moet overigens in die parlementen worden gevoerd. Zij moeten ook het gevoerde beleid controleren, goed- of afkeuren. Er moet dus rekening gehouden worden met alle regio's, maar in een federaal kader.

Bij het traditionele opstellen van de investeringsplannen heb ik heel wat vragen. Pas sinds kort worden, op mijn vraag, eerst de doelstellingen vastgelegd. Ik sta open voor de voorstellen van de andere regeringen, die mijn gesprekspartners zijn inzake mobiliteit. De andere actoren op het vlak van mobiliteit krijgen de kans hun opmerkingen over het investeringsplan over te maken.

Wij zetelen in het federale Parlement en handelen over een federale bevoegdheid. Ik moet dus een federaal mobiliteitsbeleid voeren, zonder daarbij een of ander gewest te bevoordelen. De afweging is

Il a ainsi, selon, moi exprimé la position du gouvernement flamand. Les 55 milliards de francs qui ont été promis ne permettront de réaliser aucune des priorités flamandes. Le ministre-président flamand estime, dès lors, qu'il faut abandonner la clé de répartition 60/40. Quelle est la réaction de la ministre à ce sujet?

M. Dewael souhaite également que les Régions soient représentées au sein du conseil d'administration de la SNCB. Il plaide, par ailleurs, pour un apport régional dans les plans d'investissement, pour l'élaboration de contrats de gestion régionaux et pour un cofinancement. Il rejoint ainsi pratiquement la position du CVP en la matière.

La ministre Durant continue-t-elle à s'opposer avec entêtement à ces idées novatrices, autour desquelles un consensus se développe en Flandre? Continue-t-elle à jouer la carte de la Wallonie? Peut-elle encore, dans ce cas, en tant que ministre fédérale, représenter les intérêts flamands?

13.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Vous demandez si les Régions peuvent être représentées au sein du conseil d'administration de la SNCB. Les chemins de fer sont une compétence fédérale. Je ne vois pas comment on pourrait justifier des décisions communes puisque les Régions ne sont pas responsables des décisions prises par la SNCB. Par ailleurs, les représentants du niveau fédéral ne siègent pas au conseil d'administration de « De Lijn » ou de la TEC.

Il existe une concertation entre les Régions et les provinces, ce qui permet de tenir compte des préoccupations des Régions. Il y a également une concertation entre les différents Parlements et entre les différentes compagnies de transport. Le débat politique concernant la mobilité doit d'ailleurs être mené au sein des Parlements qui doivent aussi contrôler, approuver ou rejeter la politique mise en oeuvre. Il faut, dès lors, tenir compte de toutes les Régions, mais dans un cadre fédéral.

Je m'interroge abondamment sur la mise au point des programmes d'investissement selon le mode traditionnel. Ce n'est que depuis peu, et à ma demande, que les objectifs sont préalablement définis. Je suis ouverte à toutes les propositions que peuvent formuler les autres Parlements, qui sont mes interlocuteurs dans le dossier de la mobilité. Les autres responsables en matière de mobilité auront l'occasion de commenter le plan d'investissement.

Nous siégeons au Parlement fédéral et nous discutons d'une compétence fédérale. Il m'incombe de mener une politique de mobilité fédérale, sans pour autant favoriser l'une ou l'autre Région. A cet

het moeilijkst.

De havens zijn echte verkeersknooppunten. Het is echter zinloos voor brede toegangspoorten te zorgen als het binnenlands verkeer vastloopt. De investeringen moeten dus evenwichtig en efficiënt worden gespreid.

(Frans) De investeringen in het spoor moeten de kwaliteit van het treinvervoer verbeteren en een einde maken aan de opstoppen en files op de Vlaamse en de Waalse wegen richting Brussel.

Dankzij de budgettaire enveloppe kan de capaciteit worden verhoogd. Wij zullen hierop in de eerstvolgende weken terugkomen. De synergieën zijn een pluspunt. Het gemengde systeem, met name zowel goederen- als personenvervoer, zal nog enige tijd blijven bestaan.

(Nederlands) Luik, de belangrijkste Belgische binnenvaart en de derde West-Europese binnenvaart, en ook Brussel en Gent moeten de nodige aandacht krijgen. Men moet oog hebben voor de volledige verkeersproblematiek, niet alleen voor de problemen van de Antwerpse haven.

(Frans) Als de binnenvaart en de zeevaart niet op elkaar zijn afgestemd, zullen er ook op dat vlak blokkeringen komen die voor dat vervoer kwalijke gevolgen zullen hebben. *(Verder in het Nederlands)*.

(Nederlands) Voor de Antwerpse haven zijn er, naast aanvullende investeringen, volgende plannen: een tweede spooraansluiting, investeringen in de IJzeren Rijn en in de HST-verbinding met Nederland.

(Frans) Bij de behandeling van de havens moet niet noodzakelijk van de 60/40-verdeelsleutel worden afgeweken. De spoorweg heeft immers nog andere opdrachten dan de spoorverbinding van de havens te waarborgen.

Er dient ook rekening te worden gehouden met de veiligheid, de opwaardering van de stations, enz. Ik denk al uw vragen te hebben beantwoord.

13.03 Jos Ansoms (CVP): Minister-president Dewael krijgt dus nul op het rekwest. Minister Durant staat niet open voor een nieuwe betrokkenheid van de gewesten en aan de communautaire 60/40-verdeelsleutel wordt niet geraakt in functie van de verhouding tussen reizigers- en goederenvervoer.

égard, la pondération est un exercice difficile.

Les ports sont d'importants nœuds de circulation mais il est vain de vouloir en faciliter l'accès lorsque le trafic s'engorge. Les investissements doivent par conséquent être répartis de manière équilibrée et efficace.

(En français) Les investissements ferroviaires doivent contribuer à améliorer la qualité du transport par rail et permettre de résoudre les problèmes de bouchons et de files sur les routes, problèmes qui se posent en direction de Bruxelles, tant au Nord qu'au Sud du pays.

L'enveloppe budgétaire permet des extensions de capacité. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans les semaines qui viennent. Les synergies représentent un atout. Le système mixte transport des personnes-transport de marchandises persistera encore un certain temps.

(En néerlandais) Il ne faut pas oublier Liège, le plus important port intérieur belge et troisième port intérieur d'Europe de l'Ouest, ni Bruxelles et Gand. Il convient de se préoccuper du problème global du trafic, et pas uniquement des problèmes du port d'Anvers.

(En français) Si l'on n'a pas de lien entre le transport fluvial et le transport maritime, on en viendra à créer, là aussi, des blocages qui nuiront à ce mode de transport.

(En néerlandais) Le port d'Anvers bénéficiera d'investissements complémentaires et les projets suivants sont également prévus: la réalisation d'un deuxième accès ferroviaire, des investissements pour le Rhin de fer et des investissements pour la liaison TGV avec les Pays-Bas.

(En français) Le traitement des ports ne requiert pas nécessairement de s'écarter de la proportion 60/40.

En effet, le chemin de fer a d'autres missions que la desserte des ports.

Il faut également tenir compte de la sécurité, de la valorisation des gares, etc..

Je crois avoir ainsi répondu à toutes vos questions.

13.03 Jos Ansoms (CVP): La requête du ministre-président Dewael a donc été rejetée. La ministre Durant s'oppose à une nouvelle participation des Régions, ainsi qu'à la modification de l'actuelle clef de répartition 60/40 fondée sur le rapport entre le trafic de voyageurs et celui des marchandises.

Si la SNCB reçoit davantage de moyens, une partie

Indien de NMBS meer geld krijgt, vloeit een deel ervan automatisch naar Wallonië via de 60/40-verdeelsleutel. Wallonië gaat dus op zoek naar nieuwe, desnoods overbodige, investeringen. Aangezien er onvoldoende geld zal zijn, zal Vlaanderen ook een hoognodige investering moeten schrappen, gebaseerd op de 60/40-sleutel. Van enige objectieve behoeftestudie is geen sprake. Kan minister Durant nog als federaal minister worden beschouwd indien ze steevast één gewest benadeelt door vast te houden aan de 60/40-verdeelsleutel?

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.26 uur.

de ceux-ci ira automatiquement à la Wallonie sur la base de la clef de répartition 60/40. La Wallonie est, dès lors, à la recherche de nouveaux investissements, fussent-ils superflus. Puisque les crédits sont insuffisants, la Flandre devra également renoncer à un investissement pressant, fondé sur la clef de répartition 60-40. Il manque une étude objective des besoins. Mme Durant peut-elle encore être considérée comme la ministre fédérale dès lors qu' elle favorise systématiquement une Région en refusant d'abandonner la clef de répartition 60-40?.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19.26 heures.