



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

17-07-2002

14:00 uur

mercredi

17-07-2002

14:00 heures

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over "de regionalisering van de spoorwegen" (nr. 7749)

Sprekers: **Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie, **Jean-Pierre Grafé**

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over "de overname van de NMBS-schulden door de Staat" (nr. 7751)

Sprekers: **Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie

Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de huisvesting van de rechtbank van koophandel te Hasselt" (nr. 7741)

Sprekers: **Jo Vandeurzen, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het gerechtshof van Luik" (nr. 7821)

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

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het verzenden door de Nationale Loterij van brochures waarin mensen aangespoord worden deel te nemen aan de Lotto en de Joker via het systeem van domiciliëring" (nr. 7690)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de jeugdstrafinrichting te Everberg" (nr. 7756)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

SOMMAIRE

Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur "la régionalisation des chemins de fer" (n° 7749)

Orateurs: **Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale, **Jean-Pierre Grafé**

Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur "la reprise des dettes de la SNCB par l'Etat" (n° 7751)

Orateurs: **Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Économie sociale

Question de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les locaux du tribunal de commerce d'Hasselt" (n° 7741)

Orateurs: **Jo Vandeurzen, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le Palais de justice de Liège" (n° 7821)

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

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "l'envoi par la Loterie nationale de brochures incitant les gens à participer au Lotto et au Joker par le biais d'une domiciliation" (n° 7690)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le centre pour jeunes délinquants d'Everberg" (n° 7756)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Samengevoegde interpellatie en vraag van - mevrouw Trees Pieters tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nummeroverdraagbaarheid en interconnectietarieven" (nr. 1334)	16	Interpellation et question jointes de - Mme Trees Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la portabilité du numéro et les tarifs d'interconnection" (n° 1334)	16
- de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de overdraagbaarheid van GSM-nummers" (nr. 7845)	16	- M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la portabilité des numéros de GSM" (n° 7845)	17
<i>Sprekers: Trees Pieters, Rik Daems,</i> minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Jean- Pierre Grafé		<i>Orateurs: Trees Pieters, Rik Daems,</i> ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Jean- Pierre Grafé	
Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de geografische spreiding van de investeringen van de Regie der Gebouwen" (nr. 7822)	22	Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la répartition géographique des investissements de la Régie des Bâtiments" (n° 7822)	22
<i>Sprekers: Jean-Pierre Grafé, Rik Daems,</i> minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Marie- Thérèse Coenen		<i>Orateurs: Jean-Pierre Grafé, Rik Daems,</i> ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Marie-Thérèse Coenen	
Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de geldtransporten georganiseerd door De Post" (nr. 7707)	26	Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les transports de fonds organisés par La Poste" (n° 7707)	26
<i>Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems,</i> minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems,</i> ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de toestand bij BIAC" (nr. 7736)	28	Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la situation de BIAC" (n° 7736)	28
<i>Sprekers: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems,</i> minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs: Jozef Van Eetvelt, Rik Daems,</i> ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van de heer Ludwig Vandenhove aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de sluiting van een postkantoor in Sint-Truiden" (nr. 7744)	31	Question de M. Ludwig Vandenhove au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la fermeture d'un bureau de poste à Saint-Trond" (n° 7744)	31
<i>Sprekers: Ludwig Vandenhove, Rik Daems,</i> minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs: Ludwig Vandenhove, Rik Daems,</i> ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de retributieproblematiek" (nr. 7799)	33	Question de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la question de la rétribution" (n° 7799)	33
<i>Sprekers: Karel Van Hoorebeke, Rik</i> Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs: Karel Van Hoorebeke, Rik Daems,</i> ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	

Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de dreigende mislukking van de liberalisering van de Belgische telecomsector" (nr. 7800)	36	Question de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le risque d'échec de la libéralisation du secteur des télécommunications en Belgique" (n° 7800)	36
<i>Sprekers:</i> Karel Van Hoorebeke, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs:</i> Karel Van Hoorebeke, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de ontruiming van de Financietoren" (nr. 7769)	40	Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "l'évacuation de la Tour des Finances" (n° 7769)	40
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de basisbankdienst van De Post" (nr. 7803)	42	Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le service bancaire de base de La Poste" (n° 7803)	42
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de betrekkingen tussen de Regie der Gebouwen en de federale wetenschappelijke inrichtingen" (nr. 7828)	44	Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les relations entre la Régie des bâtiments et les établissements scientifiques fédéraux" (n° 7828)	44
<i>Sprekers:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties		<i>Orateurs:</i> Marie-Thérèse Coenen, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques	
Samengevoegde vragen van	46	Questions jointes de	47
- mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de verhoging van de tarieven van De Post" (nr. 7837)	46	- Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la hausse des tarifs de La Poste" (n° 7837)	47
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de tarieven van de briefwisseling en de schending van het zo pas ondertekende beheerscontract" (nr. 7838)	46	- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les tarifs de la correspondance et la transgression du contrat de gestion signé de récente date" (n° 7838)	47
- de heer Jean Depreter aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de werking van De Post" (nr. 7867)	46	- M. Jean Depreter au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le fonctionnement de La Poste" (n° 7867)	47
- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nakende postbedeling met twee snelheden" (nr. 7870)	46	- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "l'arrivée imminente d'un service de distribution du courrier à deux vitesses"	47

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nieuwe posttarieven" (nr. 7873)	47	(n° 7870) - Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les nouveaux tarifs postaux" (n° 7873)	47
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Rik Daems , minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, Jan Mortelmans , Jozef Van Eetvelt , Marie-Thérèse Coenen , Jean Depreter		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , présidente du groupe VU&ID, Rik Daems , ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, Jan Mortelmans , Jozef Van Eetvelt , Marie-Thérèse Coenen , Jean Depreter	
Samengevoegde interpellaties van	63	Interpellations jointes de	63
- mevrouw Simonne Creyf tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer ten opzichte van de omwonenden van de luchthaven van Zaventem, inzonderheid inzake nachtvluchten" (nr. 1350)		- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports à l'égard des riverains de l'aéroport de Zaventem, notamment en ce qui concerne les vols de nuit" (n° 1350)	
- de heer Hans Bonte tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem en de bouw van een TGV-terminal te Schaarbeek" (nr. 1354)		- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le désenclavement ferroviaire de l'aéroport de Zaventem et la construction d'un terminal TGV à Schaarbeek" (n° 1354)	
- de heer Bart Laeremans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten en de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het HST-netwerk" (nr. 1355)		- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique des vols de nuit et le raccordement de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV" (n° 1355)	
<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf , Hans Bonte , Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Jean-Pierre Grafé		<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf , Hans Bonte , Bart Laeremans , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Jean-Pierre Grafé	
<i>Moties</i>	80	<i>Motions</i>	80
Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken In verband met de 'integrale kwaliteitszorg' van bepaalde treinverbindingen en in het bijzonder van lijn 132" (nr. 7819)	81	Question de M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de la 'qualité totale' sur certaines lignes de chemin de fer et notamment sur la ligne 132" (n° 7819)	81
<i>Sprekers:</i> Jean-Marc Delizée , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jean-Marc Delizée , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (nr. 7869)	85	Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination du président du conseil d'administration de la SNCB" (n° 7869)	85
<i>Sprekers:</i> Jean-Pierre Grafé , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Jean-Pierre Grafé , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de implicaties van de Europese richtlijn 14/2000 van 21 februari 2001 voor de financiering van het investeringsprogramma in ons land" (nr. 7864)	87	Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les implications de la directive européenne 14/2000 du 21 février 2001 pour le financement du programme d'investissement mis en oeuvre dans notre pays" (n° 7864)	87
<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms , Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms , Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la	

en Vervoer

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de omzendbrief betreffende de testbatterij in het kader van de drugscontroles in het verkeer" (nr. 7865)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de noodzaak om 'chip tuning' en het gebruik van 'powerboxen' in auto's te beteugelen" (nr. 7866)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de knipperende mistlamp" (nr. 7872)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la circulaire relative à la batterie de tests permettant de contrôler la consommation de drogues des conducteurs" (n° 7865)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessité de prendre des mesures à l'encontre du 'chip tuning' et de l'utilisation de 'powerbox' dans les voitures" (n° 7866)

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

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le feu antibrouillard clignotant" (n° 7872)

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 17 JULI 2002

14:00 uur

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

du

MERCREDI 17 JUILLET 2002

14:00 heures

La séance est ouverte à 14.17 heures par M. Jean Depreter, président.
De vergadering wordt geopend om 14.17 uur door de heer Jean Depreter, voorzitter.

01 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over "de regionalisering van de spoorwegen" (nr. 7749)**

01 **Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur "la régionalisation des chemins de fer" (n° 7749)**

01.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u hebt nog niet zo lang geleden een uitspraak gedaan over de toekomstige regionalisering van de NMBS. Ik heb de bevoegde minister daarover vorige week ondervraagd in plenaire vergadering ter gelegenheid van de bespreking van de programmawet. Ze heeft toen gezegd dat het voorzitters van politieke partijen toekomt om zich te bezinnen over de toekomst en ze kon zich herkennen in het feit dat voorzitters van politieke partijen uitspraken doen dienaangaande. Ik heb haar geconfronteerd met de uitspraak van een vice-eerste minister in functie en uit haar antwoord leid ik af dat zij daarmee niet zo gelukkig was. Zij kon immers alleen begrip opbrengen voor eventuele uitspraken van voorzitters van politieke partijen.

Mijnheer de minister, het is toch belangrijk te weten wat u denkt over de regionalisering van de spoorwegen en ik had daar vier concrete vragen over. In de eerste plaats vraag ik me af of u, als u spreekt over regionalisering van de spoorwegen, uitgaat van het behoud van de juridische eenheid van het bedrijf, of bent u veeleer een pleitbezorger van een institutionele scheiding tussen infrastructuur en exploitatie waarbij de gewesten de infrastructuurbeheerders zouden worden, zoals dat destijds gebeurd is bij de regionalisering van de wegen en de waterwegen? Of is het de bedoeling dat ook de exploitatie van het spoor aan de gewesten zou worden overgedragen?

Ten tweede, ik meen ook te weten dat een werkgroep zich gaat buigen over een gedeeltelijke overname van de NMBS-schulden in het kader van de regionalisering. Mijn vraag is dan of er een

01.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Je déduis de la réponse qu'elle m'a fournie en séance plénière que la ministre qui a les chemins de fer dans ses attributions accepte parfaitement que des présidents de parti fassent des déclarations sur une éventuelle régionalisation du rail mais qu'il n'en va pas de même à l'égard du vice-premier ministre et ministre du Budget.

Je souhaiterais néanmoins poser quelques questions cruciales à ce dernier. Se fonde-t-il sur le maintien de l'unité juridique de l'entreprise ou préconise-t-il une scission entre l'infrastructure et l'exploitation ? Envisage-t-il les Régions comme les gestionnaires de l'infrastructure ou les exploitants ? Les dettes subsistantes de la SNCB seraient-elles transférées aux Régions ou seront-elles liquidées par l'Etat ? Que pense le ministre de l'idée d'une société bruxelloise des chemins de fer qui devra affronter la concurrence des sociétés

regionalisering zal worden doorgevoerd van de overblijvende NMBS-schulden, of gaat de federale staat deze schulden vereffenen zoals dat ook gebeurd is naar aanleiding van de regionalisering van de wegen en het Wegenfonds? De schuld is toen federaal gebleven.

Ten derde, als er dan toch gewestelijke spoorlijnen komen of exploitatiemaatschappijen, wat denkt u dan van een Brusselse spoorwegmaatschappij die hier in de vrije markt met de Duitse en Franse spoorwegmaatschappijen moet concurreren? Of vindt u het niet gepast dat een spoorwegmaatschappij van Brusselse omvang zou worden opgericht?

Ten vierde vraag ik me als Vlaming af of u het een goede zaak zou vinden dat de Waalse infrastructuurbeheerder in het kader van de vrije markt de slots toekent in Wallonië voor het goederenverkeer dat vanuit de Antwerpse haven en vanuit Zeebrugge het Europese achterland bedient. Tot hier enkele concrete vragen die mij wat meer duidelijkheid moeten geven over uw opvatting inzake de regionalisering van de NMBS.

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer Ansoms, ik zal u enigszins moeten teleurstellen. In de eerste plaats heb ik gezegd dat we de structuren hebben hervormd – en naar mijn oordeel hebben we daar te veel tijd aan besteed – en dat het nu belangrijk is die nieuwe structuren te implementeren en belang te hechten aan de reizigers. Dat was mijn eerste statement, dat vooral ingegeven is door mijn overtuiging dat het woon-werkverkeer beduidend te hoog is en dat we daarin moeten ingrijpen. Hiermee raak ik aan uw tweede vraag, waarop ik straks veel uitgebreider zal kunnen antwoorden.

De heer Zinzen heeft mij vervolgens gevraagd wat ik dacht over de toekomst van de spoorwegen. Ik heb geantwoord dat mijn partij, de SP.A, net zoals andere partijen, van oordeel is dat een regionalisering moet worden overwogen. Het is niet omdat ik geen voorzitter ben, dat ik daarover geen uitspraak kan doen en daarover zou moeten liegen. Ik heb gezegd dat indien een aantal partijen dat wil, het thema op de agenda komt van de volgende onderhandelingen.

Dat heb ik gezegd. Ik heb vastgesteld dat gisteren nog de heer Van Cauwenbergh, van de Franstalige socialisten, gezegd heeft dat hij inderdaad niet anders kan dan vaststellen dat het op de agenda komt. Als minister heb ik mij tot die uitspraak ook beperkt. Het zou verkeerd zijn mocht ik daar als minister grote beschouwingen over geven. Maar als iemand mij vraagt wat het standpunt van de SP.A daarover is en wat ermee zal gebeuren, dan kan ik moeilijk anders dan de waarheid zeggen. Dat heb ik dan ook gedaan. Ik heb mij er wel toe beperkt.

Ik wens me ook tot na de verkiezingen niet inhoudelijk in dat debat te moeien. Net voor de verkiezingen verkrijgt ook een minister opnieuw een deel vrijheid. Ik denk echter wel dat we niet anders kunnen dan vaststellen – de heer Van Cauwenbergh doet dit eveneens – dat Vlaamse partijen sterk aandringen op regionalisering en dat het dus besproken zal worden. Men moet wel weten dat daar een tweederde meerderheid voor nodig is. Bovendien moet men, om iets te beslissen, met meer dan één partner zijn. Op het Franstalige niveau is men ertegen. Terwijl er een vraag is aan Vlaamse zijde, is er op dit

allemandes et françaises ?

Une compagnie ferroviaire à l'échelle bruxelloise constitue-t-elle une option? Est-il souhaitable que la compagnie wallonne attribue les places de conteneurs destinées au transport des marchandises qui quittent les ports flamands?

01.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je me vois contraint de décevoir M. Ansoms. La première remarque que j'ai formulée était que nous avons réformé les structures et que ces réformes doivent à présent être mises en œuvre, en accordant une attention toute particulière à l'importance des voyageurs.

Ensuite, j'ai répondu à une question de M. Zinzen relative à l'avenir des chemins de fer qu'il convient d'envisager une régionalisation et que celle-ci sera inscrite à l'ordre du jour de la prochaine formation du gouvernement, si un certain nombre de partis le souhaitent.

J'ai répondu à une question, mais je m'y suis aussi limité.

Les élections donnent au ministre une certaine liberté mais je ne souhaite pas faire de grandes déclarations d'ici là. Toutefois, je constate, tout comme M. Van Cauwenbergh, du reste, que les partis flamands demandent instamment la régionalisation et que celle-ci sera donc négociée. A cet égard, on ne peut perdre de vue qu'à cette fin une majorité des deux tiers est nécessaire.

Au Parlement flamand, on songe

moment een duidelijke weigering aan Franstalige zijde. Dat zullen we dus moeten bekijken.

Hoewel het belangrijke vragen zijn, zal ik er mij op dit moment niet mee bezighouden. Hoe dan ook wil ik opmerken dat bijvoorbeeld het Vlaams Parlement een aantal ideeën heeft die op een totaal ander spoor zitten. Zij werkt namelijk veel meer op complementaire bevoegdheden. U kent de discussie dat men ook extra investeert. Ik wil me daar nu niet inhoudelijk aan wagen.

Mijn standpunt is ten eerste, we gaan vanaf nu tot aan de verkiezingen de structuren die er zijn in werking moeten stellen en ervoor zorgen dat de reiziger nu ook een aantal voordelen krijgt waardoor er meer mensen de trein zullen nemen.

Ten tweede, ik stel vast dat een aantal Vlaamse partijen, waaronder de mijne, de regionalisering van de spoorwegen als een punt vooruit schuiven, en dat het dus noodzakelijkerwijze op de agenda komt. Met welk resultaat weet ik niet. Dat zullen we nog moeten afwachten.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, vermits we vijf minuten per vraag hebben en die vijf minuten niet uitgeput zijn, kunt u misschien zeggen wat uw partij denkt over sommige van mijn vragen?

01.04 Minister Johan Vande Lanotte: Maar dat moet wel een partijvoorzitter doen.

Ik denk dat mijn partij dat nog niet in detail heeft nagegaan.

01.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): A moins que l'on se trouve en période de campagne électorale!

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je dispose donc encore de quelques mois!

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

02 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie over "de overname van de NMBS-schulden door de Staat" (nr. 7751)

02 Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale sur "la reprise des dettes de la SNCB par l'Etat" (n° 7751)

02.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb gehoord dat de minister hier wel concreter zal antwoorden. Dat stelt me tevreden. Ik zal zien of ik straks na het antwoord nog tevreden ben.

Mijnheer de vice-eerste minister, wij hebben gelezen dat deze regering, en u als minister van Begroting, zal proberen om in de nabije toekomst een gedeelte van de overname van de schulden te realiseren. Ik vind het jammer dat het nu pas gebeurt.

Ik heb in deze commissie altijd al gezegd, en de heer Bartholomeeussen weet dat, dat deze regering dit dossier al bij haar

d'avantage à des compétences complémentaires. Le débat sur les investissements supplémentaires est connu.

Nous devons d'abord offrir davantage aux voyageurs et inciter plus de gens à prendre le train. Nous devrons attendre le résultat du débat sur la régionalisation.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Quel est l'avis du parti du ministre sur certaines de mes questions?

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est au président du parti qu'il faut poser cette question. J'ignore s'il existe un point de vue détaillé.

02.01 Jos Ansoms (CD&V): Le gouvernement va tenter de procéder à une reprise partielle de la dette. Il était temps. Il aurait dû s'atteler à ce dossier dès son arrivée au pouvoir, en profitant de la haute conjoncture et du temps qu'il avait devant lui. L'année prochaine, avec la croissance de 3 pour cent escomptée, il ne devrait plus y avoir de problèmes.

aantreden had moeten aanvatten. Het waren de twee eerste jaren van een hoogconjunctuur waarbij dus, bij wijze van spreken, de miljarden meerontvangsten binnenstroomden. Toen was de periode ideaal om dit moeilijk dossier – ik heb er alle begrip voor – aan te pakken en al te starten met een gedeeltelijke of volledige kwijtschelding van de schulden. Nu zit men op het einde van de legislatuur en de economische hoogconjunctuur lijkt voorbij te zijn. We hebben wel van de eerste minister vernomen dat volgend jaar alle problemen weer opgelost zullen zijn. Men verwacht een groei van meer dan 3%, ik vermoed dus dat het geen probleem zal zijn om het volgend jaar te doen. Om wat meer zicht te krijgen op wat u verstaat onder overname van NMBS-schulden door de Staat, had ik graag enkele concrete vragen gesteld om een tip van de sluier op te lichten.

Mijn eerste vraag: aan welk bedrag denkt u, als minister van Begroting, wat de schuldovername betreft?

Mijn tweede vraag herhaal ik hier ook al jaren. Het is goed dat u over beheerscontracten spreekt met mevrouw Durant en over eventuele schuldovername, maar het jaarlijks exploitatietekort vergroot de schuld. Gaat de regering dan in een zelfde beweging ook 75 miljoen euro per jaar meer geven om het jaarlijkse exploitatietekort van de binnenlandse reizigersdienst van de NMBS bij te passen?

Ten derde, wat denkt de regering te doen om de achterstand inzake toegezegde investeringsdotaties, die ook opgelopen is tot ongeveer 70 miljoen euro, weg te werken? Die achterstand heeft trouwens een prefinanciering van de NMBS tot gevolg gehad.

Ten vierde, als men dan toch historische schulden kwijtscheldt, als men eventueel de exploitatiekosten gaat verhogen en de prefinanciering wegwerken, wat gaat men dan in de toekomst doen om te vermijden dat men moet dweilen met de kraan open? Men heeft een investeringsprogramma opgelegd en goedgekeurd, zowel bij wet als bij decreet, waarbij het grootste gedeelte door de NMBS zelf moet gedragen worden in het vooruitzicht van 2012. Als u dat gaat handhaven, en die zware schuldenlast op de schouders van de NMBS blijft leggen, vrees ik dat het kwijtschelden van schulden uit het verleden niet voldoende zal zijn en dat het dweilen wordt met de kraan open.

Ik zal het illustreren aan de hand van een zeer concreet voorbeeld. Als minister en in het kader van de pre-electorale acties van uw partij ten aanzien van het openbaar vervoer, zegt u dat er nog 100 dubbeldektreinen moeten komen, bij de meer dan 200 die al besteld zijn door de vorige regering. Als dat zou gebeuren, en dat is de vraag vanuit uw partij, betekent dat dan dat de federale Staat de kosten die eraan verbonden zijn op zich gaat nemen? Of gaat men dat opnieuw doorsturen naar de NMBS via een leasingoperatie? Dan zal de schuld van de NMBS opnieuw met een 170 miljoen euro stijgen. Als men zoiets lanceert, denk ik dat het duidelijk moet zijn dat de federale overheid de hieraan verbonden kosten betaalt.

Als er niet meer wordt gegeven door de federale overheid in het voorliggend investeringsprogramma en het zou een leasingoperatie zijn ten laste van de NMBS, is het investeringsprogramma dan wel houdbaar met het oog op 2012? Ik denk dat het dan bijgesteld moet

Quelle part de la dette sera reprise ? Le déficit d'exploitation annuel amplifie la dette. Le gouvernement devra-t-il également octroyer 75 millions d'euros supplémentaires par an pour combler le déficit d'exploitation annuel du trafic intérieur de voyageurs? Comment le gouvernement s'y prendra-t-il pour résorber son retard en ce qui concerne les dotations d'investissement promises?

Comment éviter que cette mesure ne devienne un emplâtre sur une jambe de bois? Si la SNCB doit prendre en charge la majeure partie du programme d'investissement et si elle reste responsable pour la charge de la dette, on n'échappera pas à ce scénario. La SNCB devra-t-elle financer l'achat de cent trains à double étage supplémentaires si celui-ci s'avère être nécessaire?

Une opération de leasing ne rendrait-elle pas intenable le programme d'investissement ?

worden naar beneden toe. Dan komt dat natuurlijk in de problemen met een andere doelstelling van uw regering, namelijk een toename met 50% van het personen- en goederenvervoer tegen 2010. Tot hier enkele concrete vragen.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik deel een aantal analyses die de heer Ansoms heeft gemaakt. Het is juist dat men geen schuldoperatie kan doorvoeren als er geen globaal plan tegenover staat. Men zou dus aan schuldreductie moeten doen, wat mij betreft zoveel mogelijk en zonodig volledig in zoverre dit mogelijk is. Maar het kan niet volledig, dat weten we. Er is echter veel mogelijk. Het grootste deel van de schuld kan worden overgenomen. Het tegendeel beweren zou onjuist zijn. De Europese richtlijn daaromtrent is geen hinderpaal. Er zullen enkele kleine delen niet overneembaar zijn, de rest wel.

Men zou dat zelfs onomkeerbaar kunnen maken door een aparte vennootschap Infrastructuur op te richten die alle schuld draagt en men kan dit dan erkennen als een overheids-NV van 100%. Alle schuld is op die manier overgenomen. Dit zou technisch zelfs realiseerbaar zijn op een dag. Ik sta dit echter niet voor. Het is mogelijk dat deze NV Infrastructuur op termijn zelfs noodzakelijk is, maar daar wil ik niet op vooruit lopen. Er zou dan een debat ontstaan over de uniciteit van de onderneming en tegelijkertijd een debat over de schuld. Het is niet mijn ambitie om die twee te vermengen.

Het uitgangspunt is echter dat zo veel als mogelijk van de schuld overgenomen wordt, dus bijna de totaliteit. Dat betekent dat er een grote ruimte per jaar ontstaat inzake afbetaling en dergelijke. Het exploitatietekort moet echter wel gedelgd worden. Dit zal langs twee zijden moeten gebeuren. Enerzijds draagt de overheid bij via de tegemoetkoming en anderzijds draagt de NMBS hiertoe bij door een beter beheer. Ik denk niet dat men kan zeggen dat het exploitatietekort door een partij gedelgd zal worden. Zo is het nooit gebeurd en zo zal het waarschijnlijk in de toekomst ook nooit gebeuren.

We moeten dat structureel tekort op een aantal jaren kunnen wegwerken. Het is een voorwaarde om een schuldverlaging te kunnen doorvoeren, anders werkt men een schuld weg, maar creëert men later alweer een nieuwe schuld.

We denken dat als we dit opgelost hebben, en misschien is daarvoor een extra inspanning van de overheid nodig, we het investeringsplan zoals het er nu uitziet kunnen aanhouden voor de komende 12 jaar zonder een schuldopbouw. Dit houdt echter wel de voorwaarde in dat we een deel zoals voorzien verwerven via alternatieve financiering en via participatie van gewesten in die hypothese dat wij een investeringsplan kunnen uitvoeren zonder een nieuwe schuldopbouw. U gaat natuurlijk altijd met een leningsmechanisme werken, maar zonder een echte schuldopbouw die niet draagbaar is.

We denken dat we dat kunnen realiseren, maar we zullen misschien wel enkele aanpassingen moeten doen aan het investeringsprogramma, maar structureel denken we dat we een niveau van investeringen kunnen bereiken dat draagbaar is op voorwaarde dat het exploitatietekort dus beter wordt aangepakt en zo kan men dus meer reizigers en trafiek genereren.

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je partage certaines analyses de M. Ansoms. Il faut élaborer un plan global de réaménagement des dettes. Une réduction des dettes est, certes, indispensable, mais une reprise intégrale de la dette ne sera pas possible. En revanche, il est possible de reprendre une bonne partie des dettes.

On pourrait rendre cette situation irréversible par la création d'une société spécifiquement chargée de l'infrastructure, sous la forme d'une société anonyme dont l'Etat serait propriétaire. Je ne défends cependant pas cette solution, qui lancerait le débat sur l'unicité de la société, en parallèle avec le débat sur la dette.

Le déficit d'exploitation doit également être maîtrisé grâce à une intervention des pouvoirs publics et à une meilleure gestion de la SNCB. L'élimination du déficit structurel est une condition indispensable à une diminution durable de la dette.

Une fois ce problème résolu le plan d'investissement pourra rester tel quel. Un financement alternatif et une participation des Régions s'imposeront toutefois. Des emprunts resteront nécessaires, mais l'endettement ne peut pas devenir insupportable.

Nous examinons aujourd'hui différents modèles. Je n'opterai toutefois pas pour un allègement de la dette si je ne suis pas certain que la dette ne dérapera pas à nouveau. A cet effet, des garanties sont nécessaires.

Les trains à étage sont prévus dans le programme d'investissement.

Ik kan dat vandaag niet bevestigen. We onderzoeken verschillende modellen. We schenken hierbij ook aandacht aan de vraag hoe al die operaties worden aangerekend. Maar ik wil toch nog eens duidelijk stellen dat dit steeds in de veronderstelling is dat de alternatieve financiering via de gewesten effectief kan opleveren wat verondersteld is. Zonder deze financiering is die twaalf jaar niet haalbaar en moeten we dus een langere periode hanteren.

Ik denk wel dat men op het ogenblik dat men een schuldverlichting doorvoert, men een grens moet stellen aan de mogelijke ontwikkeling van schuld en deficit. Ik ben niet bereid tot een schuldverlichting over te gaan als ik geen wettelijke limiet heb inzake nieuwe schuldopbouw of de deficitaire toestand.

We hebben bij de gemeenten ooit een grote tussenkomst gehad met onder andere het Fonds Nothomb. Toen is er duidelijk gesteld dat er vanaf dan een evenwicht binnen de gemeenten moest zijn. Sinds halfweg de jaren '80 is er een einde gesteld aan de deficitaire gemeenten. Een schuldverlichting moet dus gepaard gaan met een garantie.

De dubbeldekkers zijn volgens mij in het investeringsprogramma opgenomen.

02.03 Jos Ansoms (CD&V): Ja, zonder terugbetaling door de overheid. Zo staat het in het programma.

02.03 Jos Ansoms (CD&V): Oui, mais ce programme ne prévoit pas de remboursement par les autorités.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte: Dat staat nu reeds in het investeringsprogramma. Er zal verder worden geleasd.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est bien ce qui figure dans le programme. On poursuivra donc la procédure de leasing.

02.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, in de vorige regering, waar u ook deel van uitmaakte, werd die operatie door de overheid gedekt.

02.05 Jos Ansoms (CD&V): Cette opération était couverte par les pouvoirs publics dans le passé.

02.06 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, maar in de vorige operatie telden een aantal elementen niet mee, waar nu wel rekening mee wordt gehouden. De dotatie aan de NMBS werd niet als uitgave geteld, maar nu wel. Er werd op dat vlak een correctie van 20 miljard frank doorgevoerd. Bij het begin van deze regeerperiode heeft het Instituut voor Nationale Rekeningen ons gevraagd deze 20 miljard frank op te nemen in de ESER-rekeningen en niemand kon daar wat aan doen. Wij moeten hiermee rekening houden. Ook in een nieuwe maatschappij zullen dergelijke boekhoudkundige ingrepen noodzakelijk zijn, op voorwaarde dat zij kosjer en orthodox zijn.

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Oui, mais à cette époque la dotation de la SNCB n'était pas comptabilisée dans les dépenses. Depuis, une correction de vingt milliards de francs a été réalisée à la demande de l'Institut des comptes nationaux.

Dan rijst natuurlijk nog de vraag hoe men het hele investeringsprogramma in een nieuw kader kan gieten. Daar zijn wij nog steeds niet uit. Wij laten nu modellen draaien voor het verwerken van de schuldenberg. De gemakkelijkste operatie zou het oprichten van een aparte vennootschap infrastructuur zijn, waardoor het

On parle beaucoup des achats et des mesures pour les navetteurs, mais ces discussions s'inscrivent déjà dans une certaine logique préélectorale. Nous aussi, nous souhaitons encourager l'utilisation des transports en commun par

probleem dadelijk van de baan zou zijn, maar ik streef die oplossing niet na, want zij is te gemakkelijk en zij biedt geen garanties. De andere modellen proberen wij tegen september klaar te stomen, maar dat moet in overleg gebeuren met het Instituut voor de Nationale Rekeningen.

Ik wil nog even kort uitweiden over de aankopen en de maatregelen voor het pendelverkeer. Er wordt daar veel over gepraat, dikwijls in een pre-electorale sfeer. Ik heb daar niets tegen, maar wil toch het volgende zeggen. Er is reeds veel inkt gevloeid over het aanmoedigen van het openbaar vervoer en wij onderschrijven dat met veel goede wil en enthousiasme. Wij denken daarbij aan het verbeteren van het aanbod, de stiptheid en dergelijke meer. Wij moeten echter vaststellen dat, zoals dat in de private sector bij concurrerende bedrijven het geval is, de prijsfactor een uiterst belangrijke factor vormt, of wij dat nu willen of niet.

Wanneer wij streven naar een verhoging van het aantal reizigers, is een prijzenmaatregel belangrijk. Die is het meest belangrijk daar waar de concurrentie met de wagen het grootst is, dat wil zeggen bij de verplaatsing van de woning naar het werk, het pendelverkeer dus. Ons voorstel tot het nemen van een prijzenmaatregel wordt nu uitgewerkt en onderzocht door de NMBS. Het voorstel zal in september terug op de regeringsagenda komen en dan zullen wij verder zien. Die afspraak is alleszins gemaakt.

02.07 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil niet ingaan op het laatste punt, omdat het niet het voorwerp van mijn vraag was, maar ik wil toch wel even kort reageren.

Ik ben niet akkoord met uw stelling dat de prijs van het openbaar vervoer de belangrijkste factor is die meespeelt bij de keuze om voor het woon-werkverkeer de trein te gebruiken. Ik ben er zeker van dat u de bal mislaat. In Nederland, bij de zuinige Nederlanders, heeft men op dat vlak een onderzoek gedaan. Uit het onderzoek is gebleken dat 55% zich aangetrokken voelt tot het openbaar vervoer in functie van de snelheid van de verplaatsingen. Wanneer de verbinding zeer snel en zeer goed is, gebruikt men de trein. 30% van de ondervraagden vindt comfort het belangrijkste en 15% vindt de prijs het meest keuzebepalend. Het was dus niet helemaal juist wat u zei. Bovendien weet u dat in ons land – wij zijn fier op wat wij de voorbije jaren samen hebben gerealiseerd – het woon-werkverkeer reeds vrij goedkoop is, onder meer dank zij de tussenkomsten van de werkgever.

02.08 Minister Johan Vande Lanotte: Het feit dat de prijsfactor niet de belangrijkste factor is, neemt niet weg dat hij vandaag van alle factoren het gemakkelijkst kan worden beïnvloed. Wanneer in een bedrijf het aandeel van de loon- of energiekost slechts 10% bedraagt van de totale kosten en de andere 90% zijn relatief moeilijk te wijzigen, speelt de concurrentie in op die 10%. Niemand zal betwisten – en wij zeker niet – dat er moet worden geïnvesteerd in het aanbod van snelheid en comfort, dat is evident. De financiële impact van maatregelen voor het beïnvloeden van de door u geciteerde 15% van het cliënteel, is zeer beperkt. De totale inkomsten bedragen slechts één miljard frank of iets meer. De impact van een prijzenmaatregel schatten wij op 200 of 300 miljoen frank en ik wil over de correctheid van dit bedrag met u een discussie

une amélioration de l'offre, de la ponctualité, etc...Le facteur prix est toutefois important, que nous le voulions ou non.

Les mesures concernant le prix sont les plus importantes là où la concurrence avec la voiture est la plus importante, c'est-à-dire au niveau des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En septembre, le gouvernement se penchera sur une proposition.

02.07 Jos Ansoms (CD&V): Ce dernier point ne faisait pas partie de ma question.

Le prix n'est certainement pas le facteur le plus important. Aux Pays-Bas, c'est la vitesse qui est déterminante pour 55 % des voyageurs. Pour 30 % d'entre eux, c'est le confort et, pour 15 %, c'est le prix. En outre, dans notre pays, les déplacements domicile-lieu de travail sont assez bon marché, notamment grâce à l'intervention de l'employeur.

02.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Il n'empêche que le prix est le facteur qui peut être influencé le plus facilement. Les autres facteurs requièrent plus d'investissements. Si l'on peut influencer le choix de 15 % des voyageurs et non celui des 85 % restants, il faut se focaliser sur ces 15 %.

aangaan. De marginaliteit van de opbrengst van deze maatregel van 200 of 300 miljoen frank gaat mij geen halve kilometer meer doen rijden. Ik betwist niet dat het slechts gaat over 15% van het cliënteel, maar op dit moment is de prijsfactor, tenminste wanneer u het accent legt op een bepaalde vorm van verkeer, de gemakkelijkst wijzigbare, die het meest van tel is voor de concurrentie en dit voor het minste geld. De andere factoren spelen mee, ze werken op veel langere termijn door en vereisen meer investeringen en die moeten ook gebeuren. Maar als 15% van het cliënteel gemakkelijk kan worden beïnvloed en de overige 85% niet, moet men zijn aandacht richten op deze 15%.

02.09 Jos Ansoms (CD&V): Uw toelichting was niet het onderwerp van mijn vraag. Ik zou kunnen reageren, maar ik doe dat dus niet. Ik had nog twee bedenkingen of vaststellingen. U geeft impliciet toe dat het investeringsprogramma voor een stuk een goed-nieuwsshow was, waarvan de financiering bedenkelijk is. U zegt dat het plan slechts kan worden gerealiseerd wanneer een alternatieve financiering wordt gevonden en de gewesten meedoen. Dat alles is hypothetisch.

02.09 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre admet implicitement que le programme d'investissement était pour une part un show de bonnes nouvelles dont le financement est incertain. Le financement alternatif et la participation des Régions sont hypothétiques.

02.10 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, maar zeker niet bedenkelijk.

02.11 Jos Ansoms (CD&V): Ik ben er zeker van dat de realisatie van het plan onzeker blijft, zeker wanneer wij denken aan de inbreng van de gewesten. Wij weten allebei waar wij het over hebben. Het wordt zeer twijfelachtig of zij een belangrijke bijdrage zullen leveren.

02.11 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre a parlé de la part la plus importante possible. Peut-il nous donner un ordre de grandeur ?

Ik wens nog een laatste vraag te stellen. U zei 'zo veel mogelijk'. Kan u ons een orde van grootte geven?

02.12 Minister Johan Vande Lanotte: Ik spreek dan over 300 miljard frank.

02.12 Johan Vande Lanotte, ministre: Je parle de 300 milliards de francs.

Le **président:** Monsieur le ministre, M. Ansoms va poser sa question complémentaire et, dans ce cas, c'est la réponse du ministre qui terminera la discussion.

02.13 Jos Ansoms (CD&V): 300 miljard frank, zei u? Meer hoeft ik niet te weten.

02.14 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is de reden waarom wij het plan pas in 2005 volledig kunnen realiseren.

02.14 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est la raison pour laquelle nous ne pourrions réaliser ce plan complètement qu'en 2005.

Op het ogenblik bereiken wij 96 of 97 miljard frank en komen wij niet boven de 100 miljard uit.

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

03 Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de huisvesting van de rechtbank van koophandel te Hasselt" (nr. 7741)

03 Question de M. Jo Vandeurzen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et

Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les locaux du tribunal de commerce d'Hasselt" (n° 7741)

03.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb slechts heel weinig tijd nodig.

Kan de minister bevestigen dat de rechtbank van koophandel te Hasselt zal verhuizen naar de Havermarkt?

Gaat dan ook de geplande voortzetting van de cascade door met de verhuis van de rechtbank van Koophandel?

03.02 Minister Rik Daems: Het antwoord is ja.

03.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Le ministre est-il en mesure de confirmer que le tribunal de commerce de Hasselt va déménager pour s'installer au Havermarkt?

03.02 Rik Daems, ministre: Oui.

03.03 Jo Vandeurzen (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb het zelden meegemaakt dat het antwoord zo juist en zo kort was.

03.04 Minister Rik Daems: In der Beschränkung zeigt sich der Meister.

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

04 Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le Palais de justice de Liège" (n° 7821)

04 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het gerechtshof van Luik" (nr. 7821)

04.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai malheureusement de la suite dans les idées!

A la question que je vous avais posée en mai 2002 sur la répartition des engagements et des crédits d'investissement pour l'année budgétaire 2001, vous m'aviez répondu, en ce qui concerne le programme de financement alternatif, que vous aviez jugé nécessaire de faire effectuer des travaux à quatre palais de justice, à savoir, Anvers, Gand, Liège et Mons.

Suite à cette réponse, je souhaite vous poser trois questions précises:

1. A quelle date le Conseil des ministres a-t-il décidé de faire effectuer les travaux et de construire le nouveau palais de justice de Liège?
2. L'appel européen pour le financement des extensions du palais de justice de Liège n'est pas encore lancé; seul un avis préalable a été publié. Pourquoi semblable retard?
3. Des critères précis ont été fixés pour le palais de justice de Liège. Valent-ils également pour les autres palais de justice? En l'occurrence, a-t-il été également imposé contractuellement aux architectes désignés pour Gand, Anvers et Mons un prix au m²?

Je vous remercie de vos réponses à ces trois questions concrètes.

04.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, monsieur Grafé, trois questions, trois réponses.

04.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Op welke datum heeft de Ministerraad beslist over de werken aan het justitiepaleis van Luik, die werden gepland in het kader van de alternatieve financiering?

Waarom werd nog geen Europese offerteaanvraag uitgevaardigd voor de financiering van de uitbreidingen van het justitiepaleis van Luik?

Er werden zeer precieze voorwaarden vastgesteld voor het justitiepaleis van Luik. Gelden die ook voor de drie andere projecten die deel uitmaken van hetzelfde plan: Gent, Antwerpen en Bergen? Werd er een bepaalde prijs per m² opgelegd?

04.02 Minister Rik Daems: De eerste beslissing van de

1. Depuis son origine, le projet des extensions du palais de justice de Liège a fait l'objet de trois décisions du Conseil des ministres. La première date du 24 novembre 1989 où, sur base d'une note proposée par le secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles chargé de la restructuration du ministère des Travaux publics et par le vice-premier ministre et ministre des Communications et des Réformes institutionnelles, le CMCES autorisait d'une part, la conclusion d'un contrat de financement après consultation du marché financier et, d'autre part, la passation d'un ou plusieurs marchés de travaux par voie d'adjudication publique pour la construction projetée.

La deuxième décision date du 26 janvier 1996. Sur base d'une note présentée par les ministres de la Fonction publique, de la Justice et de l'Intérieur, le Conseil des ministres inscrivait le projet d'extension du palais de justice de Liège parmi les quatre grands projets – que vous avez cités – du plan pluriannuel Justice 1997-2000 à financer selon la formule du financement alternatif suivante: acquisition par l'Etat de terrains qu'il donne ensuite en emphytéose à des tiers investisseurs, lesquels érigent les constructions dont la justice a besoin et qu'ils donnent alors en location à l'Etat pour la durée de l'emphytéose.

Compte tenu de la complexité de concrétiser cette formule d'emphytéose qui était intéressante mais assez difficile à appliquer dans le cas de la place Saint-Lambert, j'ai moi-même sollicité et obtenu du Conseil des ministres du 9 mars 2001 de pouvoir déroger à cette décision du 26 janvier 1996 et de pouvoir conclure sur base d'un appel d'offres restreint un cahier de maximum trois milliards de francs belges à rembourser en 20 ans avec garantie d'Etat. Ce Conseil des ministres du 9 mars 2001 autorisait, en outre, la Régie des bâtiments à entamer les procédures en vue de passer un ou plusieurs marchés de travaux par voie d'adjudication publique pour cette construction.

Ce dossier qui date de 1989 figure parmi les dossiers de plus de 10 ans dont j'ai hérité.

2. L'avis préalable dont il est fait mention et qui a effectivement été publié au Bulletin des adjudications du 26 avril 2002 sous le numéro 4694 est un avis de pré-information de marché de travaux; il ne concerne donc que les travaux et non leur financement.

En ce qui concerne le financement du projet, le service financier de la Régie des bâtiments prépare le dossier mais dans la mesure où les travaux ne devraient effectivement débuter que fin 2002, début 2003, le premier paiement n'interviendra donc au plus tôt qu'en 2003. Tenant compte de ces éléments, le lancement de la procédure d'appel d'offres restreint pour le financement est planifié pour septembre/octobre de cette année-ci étant donné l'évolution ininterrompue des taux d'intérêt.

En effet, les taux d'intérêt varient à tous moments.

A ce jour, on ne peut pas considérer que le dossier ait pris du retard. En effet, compte tenu de la date à laquelle le mode de financement a été adopté par le conseil des ministres, à savoir le 9 mars 2001, ce

Ministerraad over de uitbreidingen van het justitiepaleis van Luik dateert van 24 november 1989: er werd enerzijds een machtiging gegeven om een financieringsovereenkomst af te sluiten na raadpleging van de financiële markt en anderzijds om de werken toe te kennen via openbare aanbesteding.

Op 26 januari heeft de Ministerraad het project dan opgenomen bij de vier projecten van het meerjarenplan voor Justitie 1997-2000 die via alternatieve financiering moeten worden gefinancierd.

Gezien de moeilijkheid om de formule van erfpacht, waarvan voor de place Saint-Lambert gebruik werd gemaakt in het kader van de alternatieve financiering, toe te passen, heb ik op 9 maart 2001 van de Ministerraad de toestemming gekregen om op basis van een beperkte offerteaanvraag te beslissen over een lening van maximum drie miljard Belgische frank, terug te betalen over 20 jaar, met staatsgarantie. De Regie der Gebouwen kreeg daarnaast de toestemming om de procedure op te starten om een of meerdere opdrachten voor de uitvoering van werken te gunnen via openbare aanbesteding.

De werken zouden niet starten voor einde 2002, begin 2003 en de eerste betaling zou pas gebeuren begin 2003. De beperkte offerteaanvraag wordt dus pas in september of oktober van dit jaar gepubliceerd, rekening houdend met de voortdurende evolutie van de intrestvoeten.

Men mag niet stellen dat het dossier vertraging opgelopen heeft.

De financieringswijze werd door de ministerraad goedgekeurd op 9 maart 2001, en pas vanaf die datum kon de Regie der

n'était qu'à partir de cette date que la Régie des bâtiments pouvait commander et obtenir les études et travaux sur les installations des concessionnaires de voiries, qui devaient ensuite être intégrés dans le cahier des charges. Elle devait encore commander et obtenir les études et travaux sur les installations de la SNCB, dans le cadre de la convention conclue le 25 août 2000, études et travaux à intégrer ensuite dans le cahier spécial des charges.

Je précise que c'est moi qui ai conclu cet accord. Sans cet accord, rien n'était possible, même après les belles décisions de 1989 et de 1996.

Le prochain pas est le parachèvement par la Régie de l'ensemble des documents du marché, sans tenir compte de la nécessité d'introduire une nouvelle demande de permis d'urbanisme, le permis de bâtir de 1994 étant périmé. Ceci a été fait auprès de la Région wallonne en date du 19 février 2002.

Il est donc clair que ce dossier du palais de justice de Liège n'était en aucun cas exécutable. En 2000, 2001 et 2002, j'ai fait en sorte qu'il devienne exécutable.

J'en arrive à votre troisième question. Comme je viens de le dire au début de ma réponse, le projet d'extension du palais de justice de Liège a déjà fait l'objet d'une procédure en 1989. Le contrat d'architecture a été conclu en 1990. Le projet de Liège a été inscrit en 1996 dans le plan pluriannuel 1997-2000. Ce plan comporte les quatre grands projets de palais de justice. Ce contrat a donc été rédigé, indépendamment des autres projets. Il s'agit bien d'un projet à part entière.

Les contrats d'architecture de la Régie des bâtiments sont des contrats-types. Dans le contrat pour l'extension du palais de justice de Liège, nous avons précisé, au point 5.5 du chapitre 5 intitulé "dispositions particulières": un prix au mètre carré à respecter, hors techniques spéciales et contraintes "chemins de fer". Ces contraintes ont été réglées dans le fameux contrat du 25 août 2000. Il était absolument exclu que des travaux soient effectués dans ce lieu sans contrat.

Normalement, la Régie des bâtiments doit remettre à l'architecte une estimation globale du bâtiment, qui se base sur un prix au mètre carré et sur les besoins du futur occupant. Ce fut également le cas pour Gand, Anvers et Mons.

04.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): On a également fixé des prix?

04.04 Rik Daems, ministre: Non. La raison pour laquelle un prix a été inclus au mètre carré, hors techniques spéciales, s'explique par la situation spéciale de ce projet. En effet, ce nouveau complexe sera construit sur des constructions qui existent déjà en sous-sol. C'est la raison pour laquelle l'accord de la SNCB était nécessaire. Il est possible qu'on ait avancé un prix au mètre carré pour la superstructure puisqu'une estimation globale de l'extension n'était pas utile.

Gebouwen dan ook de voorbereidende studies en werkzaamheden laten uitvoeren.

De volgende stap is nu de vervollediging, door de Regie der Gebouwen, van de documenten die nodig zijn voor het contract. Er diende een nieuwe stedenbouwkundige vergunning te worden aangevraagd bij het Waalse Gewest. Dat is gebeurd op 19 februari 2002.

Dat dossier met betrekking tot het gerechtsgebouw van Luik was onuitvoerbaar. Ik heb ervoor gezorgd dat een en ander nu wel kan worden uitgevoerd. Het contract voor het gerechtsgebouw van Luik was los van de andere projecten opgesteld.

Wij hebben een prijs vastgesteld per vierkante meter, gebruikmaking van speciale technieken en specifieke vereisten eigen aan de spoorwegen niet meegerekend, en aan die prijs dient men zich te houden. Normaliter moet de Regie der Gebouwen de architect een globale raming voorleggen voor het gebouw, op grond van een bepaalde prijs per m² en de wensen van de toekomstige gebruiker. Dat is ook gebeurd voor Gent, Antwerpen en Bergen.

04.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Werden er ook prijzen vastgesteld?

04.04 Minister Rik Daems: Neen.

Er werd hier gewerkt met een prijs per m² zonder speciale technieken omdat het nieuwe complex op ondergrondse constructies gebouwd zal worden. De NMBS moet daarvoor haar toestemming verlenen.

En conclusion – car j'ai lu "Le Vif l'Express" comme vous –, je pense en toute honnêteté que j'exécute là une bonne planification qui porte sur quatre projets importants relatifs aux palais de justice. Je ne parle pas du palais de justice de Bruxelles où les travaux qui étaient nécessaires sont déjà en cours. Endéans les délais qui sont possibles, j'exécute la mise en œuvre de ces quatre chantiers. Celui d'Anvers a débuté, celui de Gand va commencer, l'aspect financier de projet de Mons sera normalement décidé au cours de cette année-ci – je ne peux pas le garantir car il s'agit d'un dossier complexe; il portera sur environ 2 milliards de francs belges –, et enfin celui de Liège sera, selon le plan pluriannuel prévu par le gouvernement, approuvé au plus tard en 2003.

C'est donc moi qui aurai mis en application la totalité de ce dossier qui a débuté en 1989. Je le ferai au cours de cette législature qui a été entamée dix ans après l'ouverture du dossier. Dès lors, je n'accepte aucune remarque à mon endroit puisque j'ai mis en application des décisions qui auraient déjà dû l'être bien avant que je ne reçoive la tutelle sur la Régie des bâtiments.

04.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très précise et très complète. Néanmoins, j'apporterai une constatation et une observation.

Premièrement, je ne comprends toujours pas pourquoi il y a deux poids deux mesures en ce qui concerne les palais de justice, pourquoi il y a eu fixation au mètre carré pour Liège et, vous l'avez dit, hors ces techniques spéciales, alors que cette même exigence n'a pas été reprise pour les autres palais. L'explication des fondations n'est pour moi pas une réponse.

L'observation: ce dossier a été décidé en 1989 et remonte donc à une époque antérieure à votre arrivée. La situation ne fait qu'empirer. L'actuel palais de justice offre non seulement un hébergement déplorable mais est extrêmement dangereux, notamment en fonction du risque d'incendie. Le complexe de la rue Saint-Gilles se détériore de plus en plus et provoque diverses prises en location de bâtiments inadaptés, par ailleurs très onéreuses.

Enfin, depuis plus d'un an, la Régie attire votre attention sur l'état des bâtiments des archives de la place Xavier Neujean, sur laquelle les scellés viennent d'être posés pour cause d'insalubrité due à l'abandon de vos responsabilités nonobstant les avertissements qui vous sont adressés depuis un an par la Régie. Vous constatez que la situation devient cruciale. Je veillerai attentivement à ce que les engagements que vous venez de prendre soient concrétisés sous cette législature.

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

05 **Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het verzenden door de Nationale Loterij van brochures waarin mensen aangespoord worden deel te nemen aan de Lotto en de Joker via het systeem van domiciliëring" (nr. 7690)**

05 **Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "l'envoi par la Loterie nationale de**

Het project-Antwerpen staat in de steigers, in Gent wordt het project eerdaags opgestart. Met betrekking tot het financiële aspect van het project in Bergen zal de knoop normaal gesproken nog dit jaar worden doorgehakt, en voor Luik zal het dossier uiterlijk in 2003 worden goedgekeurd.

Ik aanvaard geen opmerkingen over dit tien jaar oude dossier, want de beslissingen hadden al lang vóór ik de Regie der Gebouwen onder mijn toezicht kreeg, uitgevoerd moeten worden.

04.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Ik begrijp niet waarom er voor Luik een prijs per vierkante meter werd vastgesteld. De uitleg over de funderingen is geen bevredigend antwoord.

Intussen verergert de toestand alleen maar. Het bestaande gerechtsgebouw is ronduit gevaarlijk. Al sinds meer dan een jaar brengt de Regie der Gebouwen de slechte staat van de gebouwen op de place Xavier Neujean onder uw aandacht. De gebouwen werden zelfs verzegeld want ze zijn onbewoonbaar.

Ik zal erop toezien dat de toezeggingen die u zojuist gedaan heeft, nog tijdens deze zittingsperiode worden waargemaakt.

brochures incitant les gens à participer au Lotto et au Joker par le biais d'une domiciliation"
(n° 7690)

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, artikel 12bis van de gecoördineerde deelnemingsregels voor Lotto en Joker regelt deels de wijze van deelneming aan Lotto en Joker via abonnement. Dat abonnement biedt de mogelijkheid om langdurig deel te nemen door middel van enkelvoudige of meervoudige bulletins met minimale inzetten. Hierbij wordt maandelijks door de Nationale Loterij een debitering uitgevoerd, voor het bedrag van de totale inzetten van een op naam van de deelnemer geopende post- of bankrekening. Er is eventueel ook de mogelijkheid om een bijkomend abonnement met domiciliëring te nemen. Op de site van de Nationale Loterij wordt promotie gevoerd om zich te abonneren en wordt de mogelijkheid geboden om via e-mail alle informatie en een startmapje aan te vragen. Dat initiatief moet dan uitgaan van de deelnemer zelf. Dit vergt dus enige activiteit van de deelnemer.

Onlangs kwam mij ter ore dat de Nationale Loterij ook op eigen initiatief brochures aan het verzenden is naar mensen. In die brochures worden ze aangezet en aangemoedigd om via dat abonnementsysteem met domiciliëring deel te nemen. Men wacht dus niet meer het initiatief af van de potentiële speler. Men zoekt die speler zelf op.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister. Ten eerste, klopt het dat dergelijke brochures door de Nationale Loterij worden verzonden? Worden die vergezeld van een zogenaamd startmapje, waarmee men meteen de mogelijkheid heeft om zich te abonneren? Naar wie worden die verzonden? In hoeveel exemplaren?

Ten tweede, is het op ethisch vlak verantwoord, gelet op de problematiek van spelen en weddenschappen, dat we als overheid mensen aanmoedigen om structureel op die wijze deel te nemen aan spelen en weddenschappen?

05.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zou een eerste algemene opmerking willen maken. De officieel gekende markt van het spelen bedraagt op dit ogenblik ongeveer 5 miljard euro op jaarbasis. Het marktaandeel van de loterij in dit gebeuren bedraagt thans ongeveer 1 miljard euro per jaar. Dit betekent dat – we spreken in heel grote, brede ordes – voor 4 miljard euro niet bij de Loterij wordt gespeeld.

Een tweede algemene opmerking, omdat ik hierlangs op de ethische vraag zou willen antwoorden. Een studie die, op vraag van mezelf, werd uitgevoerd, heeft uitgewezen dat loterijen bij wijze van spreken nagenoeg niet gokverslavend zijn. Studies hieromtrent zijn voorhanden en werden hier en in de Senaat besproken. Als u die wenst, kan ik ze u bezorgen. Dezelfde studie heeft uitgewezen dat niet-loterijspelen wel een potentiële gokverslaving in zich dragen. De conclusie is dat elke speler die van niet-loterijspelen naar loterijspelen overschakelt, draagt bij wijze van spreken tot een vermindering van het potentiële gokverslavingfenomeen bij. Dat is natuurlijk heel algemeen. Ik geef dat toe.

Gegeven de factor één op vier in het marktaandeel, lijkt het mij op

05.01 Servais Verherstraeten (CD&V): L'article 12bis des règles de participation coordonnées pour le Lotto et le Joker prévoit la possibilité de participer via un abonnement. Sur le site de la Loterie Nationale, on en fait la publicité. Sur demande, on adresse aux intéressés une information et un dossier de démarrage.

Récemment, j'ai appris que la Loterie Nationale adressait aussi de sa propre initiative des brochures pour inciter les gens à participer par un système d'abonnement avec domiciliation.

Est-ce exact? Un dossier de démarrage permettant de s'abonner immédiatement est-il envoyé d'emblée? A qui ces brochures ont-elles été envoyées et à combien d'exemplaires?

Est-il justifié du point de vue éthique que les pouvoirs publics encouragent les gens à participer ainsi à des jeux et à des paris?

05.02 Rik Daems, ministre: La part de marché de La Loterie s'élève à environ un milliard d'euros par an dans le marché officiellement connu du jeu qui se monte à quelque cinq milliards d'euros sur une base annuelle.

Je peux vous fournir des études d'où il ressort que les loteries n'entraînent pratiquement pas d'assuétude aux jeux de hasard. D'autres jeux, en revanche, provoquent cette assuétude de telle sorte que chaque joueur qui passe d'autres jeux à une loterie contribue pour ainsi dire à une réduction de l'assuétude potentielle aux jeux de hasard. La Loterie Nationale a en outre le monopole des loteries et est donc

zichzelf al verdedigbaar spelen te kanaliseren naar niet-gokverslavende alternatieven bij de Loterij. De Loterij heeft immers, krachtens de wet van 1991 en de recente wet van 2002, het monopolie op loterijen. Daarmee is ze dus de enige die dat kan organiseren en een kanaliseringbeleid terzake kan voeren.

Dus, algemene bemerking: is het ethisch dat er gepromoot wordt dat men speelt bij de Loterij? In de context die ik u geschetst heb, is mijn antwoord hierop "ja".

Wat nu specifiek uw vraag over dit product betreft. Het klopt dat er een direct-mailingactie is geweest. Ik ken de aantallen en de adressen niet, omdat men mij die niet verschaft heeft als informatie. Ik wil ze wel opvragen. Er is een direct-mailingactie geweest, waarbij een aantal Lotto- en Jokerdeelnemers aangeschreven werd om hen de mogelijkheden van deelname mee te delen. Weliswaar is er nog steeds een actie vereist van de betrokkenen. Hij of zij moet namelijk een formulier invullen en het terugzenden om naar een abonnementsformule te kunnen overstappen.

Als u wilt, kunt u dat voor mijn part interpreteren als een gemengde vorm van wat u aanhaalt. Het is niet zo dat het volledig op eigen initiatief gaat. Men krijgt de informatie niet enkel via de brede media, maar ook directer. Ik denk niet dat daar echt iets op tegen is, aangezien de stap door de betrokkene zelf gezet moet worden.

Vervolgens, wat is de envergure van heel deze actie, weliswaar altijd in het kader van loterijen en niet van de spelen, zoals het algemeen gedefinieerd wordt? De Nationale Loterij meldt mij dat er op dit ogenblik in de orde van grootte van 13.000 abonnementsen werden ingeschreven voor een gemiddelde inzet van zes euro per speler per trekking. Er is geen enkel geval vastgesteld van een uitzonderlijk hoge inzet. Ik zou op basis van deze cijfers bijna moeten concluderen dat er geen problematisch spelgedrag is bij dit product.

Ten slotte, in het beheerscontract dat ik in het najaar met de Loterij zal sluiten, zal de doelstelling terugkomen waarbij de Loterij ernaar moet streven om haar klanten weg te leiden van in wetenschappelijke studies bewezen verslavende gokspelen naar minder of niet-verslavende gokspelen, toch goed voor een omzet van 4 miljard euro. Momenteel is er een omzet van 5 miljard euro en ik ga ervan uit dat die onveranderd blijft of zelfs zal stijgen. Dus dat is in algemene termen het antwoord dat ik daarop vandaag kan geven.

De afspraak kan het best in september of oktober, aangezien de omvorming van de Loterij vervolledigd is en het management en de raad van bestuur aangesteld zijn. Het directiecomité zal in de vakantie samengesteld worden. In september, oktober is het mijn intentie met het beheerscontract voor de Loterij voor de dag te komen waarin ook heel duidelijke benchmarkafspraken staan. Zoals het de gewoonte is in andere overheidsbedrijven – naamloze vennootschappen van publiek recht – zal het betrokken management ook voor deze commissie verantwoording afleggen.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik zou naar aanleiding van die nieuwe beheersovereenkomst in elk geval suggereren om toch zo

la seule qui puisse canaliser l'assuétude aux jeux de hasard. Selon moi, il est donc justifié moralement de promouvoir la participation à la Loterie.

Un certain nombre de participants au Lotto et au Joker se sont en effet vu adresser un mailing direct. Je peux demander le nombre de ces personnes et leur adresse. Une initiative des intéressés est toujours requise car ils doivent renvoyer un formulaire pour pouvoir passer à une formule d'abonnement.

Pour l'instant, 13.000 abonnements ont été souscrits pour une mise moyenne de six euros par joueur et par tirage. Aucun cas de mise particulièrement élevée n'a été relevé. Sur la base de ces chiffres, je devrais presque conclure que ce produit n'entraîne pas de comportement à risques.

Le contrat de gestion que je conclurai cet automne avec la Loterie nationale prévoit notamment que cette dernière doit veiller à détourner ces clients des jeux de hasard dont il a été prouvé scientifiquement qu'ils provoquaient une assuétude vers des jeux de hasard n'entraînant pas de dépendance, ou du moins pas si importante. Comme c'est le cas pour d'autres entreprises publiques, la direction de la Loterie nationale devra venir rendre des comptes devant cette commission.

05.03 Servais Verherstraeten (CD&V): J'espère que le ministre fera preuve de la plus grande

voorzichtig mogelijk te zijn.

U gaat er natuurlijk van uit – en daar volg ik u voor een stuk in – dat men beter speelt op iets waarvan de kans op gokverslaving geringer is dan een andere activiteit. Hier gaat u ervan uit dat men klanten van risicovolle activiteiten naar minder risicovolle activiteiten stuurt. Het zou ook kunnen dat men diegenen die niets doen naar kleine risicoactiviteiten stuurt en zo wordt het risico verhoogd. Ik vind niet dat we dat als overheid horen te doen. Dus daar moeten we toch de volledige veiligheid op toepassen.

Wat de aantallen betreft, is het misschien interessant om die cijfers te verkrijgen. Ik wil de wetten van de privacy niet schenden en van u zou ik willen vragen om dat ook niet te doen.

Ik zou er in alle geval voor pleiten dat, als men dan toch nog meent mailings te moeten doen – ik dring er alleszins niet op aan, ik ben er zelfs een tegenstander van –, dat men in alle geval wat dat betreft selectief is.

prudence possible lors de l'élaboration du nouveau contrat de gestion.

Je comprends en partie votre raisonnement lorsque vous dites qu'il est préférable d'opter pour des jeux présentant un moins grand risque d'assuétude mais le risque existe également que les personnes ne s'adonnant actuellement à aucun jeu de hasard soient amenées à participer à des jeux de hasard, certes moins dangereux du point de vue de l'assuétude. J'estime que le gouvernement n'a pas le droit de se comporter de la sorte.

Pouvez-vous me communiquer des données chiffrées ?

Je suis contre le publipostage mais si cette pratique devait malgré tout être appliquée, j'insiste pour que l'on se montre sélectif.

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

06 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de jeugdstrafinrichting te Everberg" (nr. 7756)

06 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le centre pour jeunes délinquants d'Everberg" (n° 7756)

06.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben het in het verleden al over fase 1, Everberg, gehad. U zei toen dat u een prijsvergelijking zou maken tussen wat het nu gekost heeft en wat het gekost zou hebben bij een normale aanbestedingsprocedure. U zei dat we die cijfers nog zouden krijgen, maar ik wacht er nog steeds op. Ondertussen zijn we een paar maanden verder.

Wat fase 2 betreft, zei men dat ze af zou zijn begin juli. In de plenaire vergadering hadden we het er nog over, maar toen verwees u naar het bouwverlof. Ik heb vernomen dat het bouwverlof anders is van streek tot streek. Ik dacht echter dat het bouwverlof in Vlaams-Brabant ondertussen gestart is. Hoever staan de werken nu? Wanneer kan de instelling op volle capaciteit draaien?

Wat betreft fase 1: is het dossier volledig afgesloten? Zijn ook de afsluitingen klaar? Hoe zit het met de betaling van de aannemers? Zijn ze allemaal reeds betaald en, indien niet, wat is de reden daarvan? Heeft het te maken met al of niet noodzakelijke adviezen

06.01 Servais Verherstraeten (CD&V): En ce qui concerne la phase 1 d'Everberg, nous attendons toujours la comparaison de prix entre les coûts effectif et théorique lors d'une procédure d'adjudication normale, que vous nous avez promise. La phase 1 du dossier est-elle complètement finalisée? Les clôtures sont-elles également terminées? Tous les entrepreneurs ont-ils déjà été payés? Dans la négative, pourquoi? Est-ce en raison d'avis nécessaires ou pas de l'Inspection des Finances?

La phase 2 d'Everberg devait être terminée au début de juillet mais

van de Inspectie van Financiën, of wat is er precies gaande?

les congés du bâtiment diffèrent de région à région. Où en sont les travaux? Quand l'institution pourra-t-elle fonctionner à plein rendement?

06.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de bouwverloven verschillen inderdaad van regio tot regio. De handigheid van mijn antwoord in de plenaire vergadering had u waarschijnlijk op dat ogenblik ook al gemerkt. Mijn stelling is altijd geweest dat het voor het bouwverlof in gebruik moest worden genomen. Dat zal ook zo zijn. Weliswaar is het zo dat na het bouwverlof nog enkele details moeten afgewerkt worden, die evenwel niet het in gebruik nemen van de instelling bepalen. De afwerking van details houdt hoofdzakelijk esthetische afwerking en het schilderwerk in, maar niks dat de werking van het centrum zou belemmeren. De werken gebeuren overigens in nauwe samenwerking met het ministerie van Justitie en de plaatselijke directie. Vanaf 19 juli zullen jeugddelinquenten kunnen opgevangen worden. Tot daar het eerste luik van mijn antwoord.

06.02 **Rik Daems**, ministre: Les congés du bâtiment diffèrent effectivement selon la région mais le centre d'Everberg entrera en service avant les congés du bâtiment, conformément au calendrier fixé. Après les congés du bâtiment, l'édifice devra subir les dernières finitions esthétiques mais des jeunes délinquants y seront accueillis dès le 19 juillet.

Dan volgt het tweede luik over de betalingen van de eerste fase. Alle facturen zullen eerstdaags vereffend zijn; ze zijn op dit ogenblik in betaling. De Regie der Gebouwen beschikt bij volledige betalingen of saldobetalingen over een betalingstermijn van 90 kalenderdagen vanaf de datum van ontvangst van de schuldvordering. Dat is lang, maar het zit nu eenmaal vervat in de procedures van stockopdrachten. Wat de eerste fase betreft is er dus geen probleem. Zeggen dat die betalingen gemakkelijk zijn verlopen, zou in strijd zijn met de waarheid. Het is niet zo. We hebben moeten nakijken of wettelijk alles in orde was en dat wordt steeds gedaan door de Inspectie van Financiën. De Inspectie van Financiën kijkt de reglementaire en wettelijke aard van de betalingen na en wij hebben daarover inderdaad met de inspectie een gesprek gehad om alles correct te laten verlopen, wat ondertussen is gebeurd.

Toutes les factures concernant la phase 1 seront bientôt réglées. Il a donc fallu un certain temps mais c'était inévitable. La Régie des bâtiments dispose d'un délai de 90 jours calendrier pour payer le montant total ou le solde et l'Inspection des Finances doit examiner la nature réglementaire et légale de tous les versements.

06.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): U hebt het fiat van de Inspectie van Financiën om die betalingen te doen?

06.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Vous avez donc obtenu le feu vert de l'Inspection des Finances pour effectuer ces paiements?

06.04 Minister **Rik Daems**: Voor de eerste fase?

06.04 **Rik Daems**, ministre: Pour la phase 1?

06.05 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Ja, voor de eerste fase.

06.05 **Servais Verherstraeten** (CD&V): En effet.

06.06 Minister **Rik Daems**: Ik heb de bedragen en cijfers gevraagd, maar ik heb ze nog niet gekregen. Vanaf het ogenblik dat ik ze heb, laat ik ze u bezorgen. De dag erna hebt u ze. Als u ze de dag erna nog niet hebt, is het een teken dat ze niet goed zijn.

06.06 **Rik Daems**, ministre: Je ne dispose pas encore des montants mais je vous les transmettrai dans les meilleurs délais.

06.07 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Ik vraag ze misschien beter aan het Rekenhof? In elk geval, de betalingstermijn mag dan al 90 dagen zijn, normaal waren de werken van de eerste fase gedaan op 1 maart.

06.07 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Je ferais peut-être mieux de m'adresser à la Cour des Comptes. Quoi qu'il en soit, les

travaux de la phase 1 sont clôturés depuis le 1^{er} mars.

06.08 Minister **Rik Daems**: De betalingstermijn is 90 kalenderdagen na ontvangst van de schuldvordering en het gebeurt in dergelijke dossiers heel vaak dat er bij de levering nog wat discussie is voor de schuldvordering daadwerkelijk wordt gestuurd. Dat is de reden waarom we afhankelijk zijn van die termijn. In de tussenperiode gaat u, als u enigszins voorzichtig bent en de Regie der Gebouwen een beetje kent, toch eerst met de Inspectie van Financiën aan tafel zitten, zodat u geen schuldvorderingen voorgeschoteld krijgt die u achteraf niet kunt betalen. Dat is de normale manier van werken.

06.08 **Rik Daems**, ministre: Le délai de paiement est de 90 jours calendrier à dater de la réception de la créance. Parfois, une discussion précède l'envoi effectif de celle-ci. Il est, dès lors, plus prudent de consulter d'abord l'Inspection des Finances pour s'assurer qu'ultérieurement, on ne sera pas confronté à des créances qu'on ne pourrait acquitter.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde interpellatie en vraag van**

- mevrouw **Trees Pieters** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nummeroverdraagbaarheid en interconnectiviteiten" (nr. 1334)

- de heer **Jean-Pierre Grafé** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de overdraagbaarheid van GSM-nummers" (nr. 7845)

07 **Interpellation et question jointes de**

- Mme **Trees Pieters** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la portabilité du numéro et les tarifs d'interconnection" (n° 1334)

- M. **Jean-Pierre Grafé** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la portabilité des numéros de GSM" (n° 7845)

07.01 **Trees Pieters** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb mijn vraag ingediend op 21 juni 2002. Door omstandigheden komt ze nu later aan bod, wat voor een deel ook mijn fout is. Immers, de vergadering ...

07.02 Minister **Rik Daems**: Ik was bij Domo.

07.03 **Trees Pieters** (CD&V): Nee, dat heeft er niks mee te maken. Ik wil niet het verwijt krijgen dat ik u hierheen gehaald heb, want dat was niet zo, hoewel ik vind dat u hier moet zijn wanneer we de programmawet bespreken.

Omdat de vergadering met de heer **Thys** wat uitgelopen was, heb ik de vraag ingetrokken en is ze pas 14 dagen nadien op de agenda gekomen.

In de samenvatting van mijn vraag had ik het nog over de datum van 1 september dit jaar, vanaf wanneer de nummers voor de mobiele telefonie kunnen worden overgedragen, zoals dat reeds het geval is voor de vaste telefonie. Ondertussen heb ik in de Financieel Economische Tijd gelezen dat, als het koninklijk besluit wordt goedgekeurd, er in september eerst een testfase komt en de regeling op het einde van het jaar definitief in werking treedt.

Ik heb daar toch een aantal bedenkingen bij. Het is waar dat met deze regeling een belangrijk obstakel om van operator te veranderen

07.03 **Trees Pieters** (CD&V): Dans ma question déposée le 21 juin 2002, je parlais encore du 1^{er} septembre 2002, date à laquelle les numéros de mobilophonie pourraient être transférés. Entre-temps, j'ai appris que si l'arrêt royal est approuvé, une phase de test démarrera en septembre et le règlement ne sera définitif qu'à la fin de l'année. J'ai mes doutes à ce sujet.

Ce règlement pourrait bien être un cadeau empoisonné si l'on ne prend pas les mesures d'encadrement nécessaires. Le numéro de réseau n'étant plus lié à l'ancien opérateur, le

wordt opgeheven, want tot dan toe moest ook van telefoonnummer worden veranderd. Dat zal de concurrentie tussen de operatoren en dus ook de consumenten ten goede komen.

Nochtans zou hier wel eens sprake kunnen zijn van een vergiftigd geschenk, als men niet de nodige omkaderende maatregelen neemt. Ik verklaar mij nader. Omdat het netnummer niet meer noodzakelijk met de vroegere operator zal samenvallen, zal de consument niet meer op voorhand weten naar welke operator hij belt en aan welk tarief. Een totale ondoorzichtigheid inzake de gesprekskosten zal tot vele onaangename verrassingen leiden bij ontvangst van de factuur. De wet op de handelspraktijken en de voorlichting en de bescherming van de consument stelt nochtans dat de consument ondubbelzinnig geïnformeerd moet worden over de tarieven van de diensten die hem worden aangeboden. De telefoongebruiker zal, met andere woorden, het potentieel slachtoffer worden van een gebrek aan concurrentie en een gebrek aan tarieftransparantie, wat niet de bedoeling was op de markt van interconnectie en terminating op het eigen netwerk.

Iedere operator heeft immers een monopoliepositie voor de ontvangst en de afwerking van de gesprekken die binnenkomen op zijn netwerk. Daarenboven worden enkel de tarieven van de operatoren met SMP-statuu, Significant Market Power, voor interconnectie en terminating gecontroleerd en opgelegd door het BIPT. Het gevolg is dat operatoren die geen SMP-statuu hebben, hun interconnectietarieven vrij mogen bepalen en, gelet op het gebrek aan marktwerking, die kunnen opdrijven. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de door Telenet doorgevoerde tariefverhoging van ongeveer 400% op 1 maart jongstleden.

De nummeroverdraagbaarheid heeft tot gevolg dat een consument niet meer op basis van het telefoonnummer kan weten naar welke operator hij belt. Doordat er enerzijds operatoren zijn waarvan de interconnectie- en terminatingtarieven worden gecontroleerd en anderzijds operatoren die ze vrij kunnen bepalen, ontstaat een grote diversificatie in de tarieven.

Het zal dus noodzakelijk zijn om in te grijpen teneinde de verstoring van de normale marktwerking te corrigeren. Het gebrek aan werkelijke concurrentie inzake interconnectie en terminating maakt het noodzakelijk de tarieven van alle operatoren te onderwerpen aan een regelgeving en controle. De regels die van toepassing zijn voor SMP-operatoren, dienen veralgemeend te worden. De Britse regelgever, OFTEL, past die oplossing reeds toe. Daarbij gaat OFTEL uit van één algemeen kostenmodel voor alle operatoren en niet van een afzonderlijk model per operator. Het BIPT sluit die laatste stap trouwens niet uit.

Deze oplossing geldt eveneens voor interconnectie en terminating inzake vaste telefonie omdat ook daar de marktwerking faalt.

Ten slotte zouden er technische hulpmiddelen moeten worden ontwikkeld om de tarieftransparantie voor de telefoongebruiker te verhogen. De oplossing die de GSM-operatoren voorstellen, namelijk opvragen tot welke operator een bepaald telefoonnummer behoort via verkorte en gratis inbel-nummers, is vaak te omslachtig en niet altijd praktisch bruikbaar.

consommateur ne sait plus à quel opérateur il téléphone ni à quel tarif. Cela aboutit à une grande opacité. La loi sur les pratiques commerciales et la protection des consommateurs prévoit néanmoins que le consommateur doit être informé sans équivoque sur les tarifs des services qui lui sont offerts.

En outre, seuls les tarifs des opérateurs ayant un statut SMP sont contrôlés par l'IBPT. Par conséquent, les opérateurs qui n'ont pas ce statut peuvent fixer librement leurs tarifs. Je me réfère ici à l'augmentation de tarif de 400 % réalisée par Telenet le 1^{er} mars dernier.

Il est donc nécessaire d'intervenir pour corriger la perturbation du fonctionnement normal du marché. Les règles applicables aux opérateurs SMP doivent donc être généralisées. L'organisme britannique qui réglemente ce marché, l'OFTEL, applique déjà ce système. L'IBPT n'exclut pas non plus cette démarche.

Cette solution s'applique également à l'interconnexion et au *terminating* pour la téléphonie fixe, étant donné la défaillance du marché dans ce domaine.

Enfin, il faudrait mettre au point des moyens techniques auxiliaires pour accroître la transparence de la tarification vis-à-vis du consommateur. Le système actuel est trop lourd et peu pratique. Je me permettrai de faire quelques suggestions. Ainsi, ne pourrait-on indiquer à l'écran, dès le début de la communication, le tarif et le coût de la communication ainsi que l'opérateur récepteur de la communication ?

L'instauration de la portabilité des numéros en téléphonie mobile est imminente. Étant donné les conséquences énormes que cette mesure aura pour le consommateur, des dispositions

Vandaar dat ik het aandurf een aantal suggesties te doen. Kan er op het scherm een aanduiding komen van het tarief bij aanvang van het gesprek? Kan er op het scherm een aanduiding komen van de kostprijs van het gesprek, terwijl het gesprek bezig is? Kan er een aanduiding komen op het scherm van de operator die het gesprek ontvangt bij de aanvang van het gesprek? Kan er een melding komen van het tarief bij aanvang van het gesprek en een melding van de operator die het gesprek ontvangt? Of kan er een melding komen van de kostprijs van het gesprek om de 5 minuten, met mogelijkheid voor de klant om deze optie uit te schakelen?

De nummeroverdraagbaarheid inzake mobiele telefonie staat thans voor de deur, met de perverse effecten die ik hierboven heb uiteengezet. Gelet op de omvang van deze effecten voor alle telefoongebruikers, is het hoog tijd om in te grijpen. Mijnheer de minister, zult u rekening houden met de vermelde opmerkingen bij het nemen van maatregelen? Wanneer mogen die dan verwacht worden?

07.04 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, en date du 5 juillet 2002, le gouvernement fédéral a approuvé des arrêtés royaux relatifs à la portabilité des numéros de GSM. Cette décision a pour conséquence immédiate, que dès le 1^{er} septembre 2002, il sera possible à tout utilisateur de GSM de changer d'opérateur de mobilophone tout en conservant le même numéro de téléphone. Or, quelques jours plus tard, alors que deux opérateurs en mobilophonie, Mobistar et Base, affirment qu'il ne réside plus aucun obstacle technique à cette réalisation, de votre côté, vous affirmez et réaffirmez à différents organes de presse qu'il s'agirait, dans un premier temps, d'une phase-test et que la portabilité ne serait pleinement opérationnelle que d'ici la fin de l'année.

Quatre questions précises me viennent à l'esprit:

- 1) Quelle est en définitive la date de mise en vigueur officielle du système de portabilité des numéros de GSM?
- 2) Pourquoi cette remise en cause de la date de mise en vigueur, quelques jours seulement après la décision ministérielle?
- 3) Qu'est-ce qui justifie et sous-tend vos propos relatifs à la nécessité d'une phase de transition?
- 4) Estimez-vous que Proximus est prêt, tant sur le plan technique que commercial, à l'imminence de la portabilité des numéros de GSM?

Je vous remercie à l'avance de vos quatre réponses.

07.05 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, il me semble plus facile de donner des réponses courtes aux quatre questions de M. Grafé.

La date d'entrée en vigueur du système est le 1^{er} septembre. Le système n'est pas remis en cause. Il n'y a pas de phase de transition. Quand j'ai déclaré que, le 1^{er} septembre, on entrait dans une phase-test, j'ai voulu indiquer qu'il était tout à fait normal, dans une première période, alors que la portabilité des numéros sera entièrement en vigueur, que des erreurs techniques se produisent.

doivent être prises. Quand pourrions-nous nous y attendre ?

07.04 Jean-Pierre Grafé (cdH): De nummeroverdraagbaarheid voor de mobiele telefonie, d.i. de mogelijkheid om hetzelfde GSM-nummer te behouden ongeacht de operator, wordt een feit per 1 september. Mobistar noch Base vinden daar graten in, maar de minister heeft verklaard dat er eerst een testfase zou worden doorlopen, vooraleer een en ander volledig operationeel zou worden, en dat zou pas het geval zijn tegen het einde van het jaar.

07.05 Minister Rik Daems: De datum van inwerkingtreding is vastgesteld op 1 september. Er komt dus geen overgangsfase maar een testfase, waarbij technische problemen niet uitgesloten zijn. Vanaf die datum moeten de operatoren Proximus, Mobistar en Base hun netwerken voor elkaar openstellen.

J'ai voulu simplement indiquer que, le 1^{er} septembre, bien que le système soit en pleine application, de nombreux clients risquaient d'éprouver des difficultés pendant une certaine période. C'est tout à fait normal, je le répète. Cela ne veut pas dire pour autant que l'entrée en vigueur du système est remise en cause. Ce n'est absolument pas le cas. Il n'est pas question d'un seul opérateur qui devrait ouvrir ses lignes fixes aux autres. Les opérateurs, Proximus comme Mobistar et Base, devront être ouverts les uns aux autres. Ces trois opérateurs doivent donc être prêts.

De principes die mevrouw Pieters aanhaalt, zijn zeer interessant. Ik wil voorafgaandelijk wel opmerken dat ik enigszins verrast ben door het artikel in TestAankoop. Alle voorbereidingen die het BIPT doet, komen immers op de website en TestAankoop kan dat perfect volgen. Alleen, TestAankoop heeft tot nu toe nooit informatie of een gesprek gevraagd. Anderen doen dat wel. Als er dan een beslissing genomen wordt, is TestAankoop wel de eerste om kritiek te geven. Die kritiek is vaak niet eens gefundeerd of kan snel weerlegd worden. Dat moeten we dan ook doen, terwijl dat vooraf had kunnen gebeuren. Ik betreur dat en ik heb me voorgenomen om met de betrokkenen een gesprek aan te gaan. We hadden een gelijkaardige ervaring met de posttarieven. De reactie daarop vond ik eveneens absoluut overdreven. Ik zal daar straks op terugkomen. Het wekt bij mij alvast de indruk dat we te maken hebben met een marketingoperatie om het product TestAankoop te promoten. Ik kan dat begrijpen, maar het moet ook als dusdanig erkend worden. Ik zal daar met de redacteur van TestAankoop over van gedachten wisselen. Aangezien hij dat zal lezen, zal hij de eerste weken geen goede commentaar geven, maar ik kreeg toch al geen goede commentaren. De situatie blijft dus dezelfde.

Laten we even ingaan op de opmerkingen van mevrouw Pieters. Een van de problemen van de overdraagbaarheid van de mobiele nummers is inderdaad het gebrek aan tarificatietransparantie. De klant weet wel wie zijn operator is, maar niet wie de operator het andere nummer behoort. Dat zal natuurlijk niet volledig veranderen.

Ik vraag me echter af of de gebruikers vandaag weten wat de kostprijs is van een gesprek tussen twee verschillende operatoren. Het gebrek aan transparantie in de tarieven is dus niet alleen verbonden met de nummeroverdraagbaarheid. Het is immers duidelijk dat zeer weinig klanten van mobiele telefonie effectief weten wat het kost.

Laten we het probleem van het gebrek aan tarieftransparantie even bekijken. Ik heb reeds geruime tijd geleden gevraagd of het niet mogelijk is om een advice of charge systeem te maken. Zo kan men op het scherm zien wat de eenheidskosten zijn van het gesprek dat men voert. Belt men bijvoorbeeld vanuit België iemand in Frankrijk op, dan is het de correspondent die betaalt. Kortom, echte transparantie bestaat momenteel niet op de markt, ook niet in het buitenland. We zijn een van de eersten om vandaag een regeling te zoeken waardoor het mogelijk wordt op het scherm de eenheidskosten en de opgelopen kosten af te lezen. Dat is technisch mogelijk. De vraag is echter of het technisch betaalbaar is. Ik ben hierover wel al een gesprek opgestart met de operatoren. Nogmaals, het probleem van algemeen gebrek aan transparantie staat lost van de nummeroverdraagbaarheid.

Je trouve très intéressants les principes de Mme Pieters. J'ai par contre été étonné à la lecture de l'article paru dans *Test Achat*, car les journalistes n'ont jusqu'à présent demandé aucune explication ni entrevue. Leurs critiques sont souvent infondées ou peuvent être aisément réfutées, ce que nous allons d'ailleurs nous employer à faire. Je déplore que nous n'ayons pas pu le faire préalablement.

Nous avons vécu une expérience similaire avec les tarifs postaux. J'ai le sentiment qu'il s'agissait surtout d'une opération de marketing, destinée à promouvoir le produit *Test-Achats*. Je compte donc bien avoir un échange de vues à ce sujet avec le rédacteur en chef de *Test Achats*. Le manque de transparence des tarifs constitue un réel problème. En effet, le client n'a aucun moyen de savoir à quel opérateur appartient l'autre numéro.

Je me demande toutefois si les utilisateurs connaissent actuellement les prix d'un appel entre deux opérateurs. Le manque de transparence n'est donc pas uniquement lié à la portabilité du numéro.

J'ai demandé, il y a longtemps déjà, s'il ne serait pas possible d'instaurer un système *advice of charge* permettant de contrôler à l'écran les coûts unitaires d'une conversation. Il n'existe, pour l'instant pas de véritable transparence, à l'étranger non plus. Nous sommes les premiers à tenter d'élaborer un système de suivi des coûts unitaires. La

Ik moet mevrouw Pieters nogmaals gelijk geven dat er vandaag een probleem rijst met de opennetwerkprovisies ingevolge de nieuwe en zeker ingevolge de oude Europese richtlijnen terzake. SMP-operatoren moeten, financieel gesproken, binnen een bepaalde bandbreedte werken. Niet-SMP-operatoren daarentegen kunnen echter wel de kostprijs aanzienlijk opdrijven, zozeer zelfs dat men ervan achterover valt. Ik kan dat illustreren aan de hand van het voorbeeld van Telenet. Telenet heeft zijn tarieven verhoogd, maar het is de klant van Belgacom die ervoor betaalt. Begrijpe wie begrijpe kan: zo werkt dus de huidige regelgeving als de reciprociteit niet van toepassing blijft. Wat in dat verband zal gebeuren, weet ik niet. Er wordt nu onderhandeld hoe een en ander het best wordt geregeld met transparantie voor de klant.

Het zou grof zijn dat degene die aan de bron ligt van de prijsverhoging, erin slaagt om de schuld van de prijsverhoging op de rug te schuiven van de andere operator. Men stelt misschien beter niet de schuldvraag. Het gaat erom dat de klant weet waar de oorzaak ligt.

(...)

De weg die daar kan worden ingeslagen en die u suggereert, lijkt mij de moeite waard om onder de loep te nemen. Kunnen geen algemene regels worden uitgevaardigd die geen onderscheid maken tussen al dan niet SMP-operatoren? Dat is wat u suggereert. Ik heb dat laten onderzoeken. Vandaag, noch volgens de Europese richtlijn, noch volgens de Belgische wet, kunnen de SMP-regels worden veralgemeend. Het is echter niet uitgesloten dat de operatoren die thans geen SMP-statuuat hebben onder de nieuwe bepalingen van de wet, waar wij nu aan werken, door een neutrale regulator vergelijkbare controleregels krijgen opgelegd. Ikzelf voel wel wat voor de algemene filosofie van uw opmerking, alleen moet dergelijke maatregel wettelijk en reglementair kunnen, zonder dat de ontwikkeling van de markt wordt afgeremd. Het SMP-statuuat heeft alles te maken met het concurrentieel voordeel en het zich laten ontwikkelen van de markt opdat er concurrentie zou zijn. Dat is de essentie van de vrijmaking of liberalisering van de markt. De mobiele telefonie is dermate geëvolueerd dat de waarde van de marktaandeelen niet meer de klassieke rol vervult van aanwijzer van het marktgewicht van een bedrijf.

Ik dank de twee collega's voor hun interessante vragen.

07.06 Trees Pieters (CD&V): Mijnheer de minister, uw antwoord stelt mij tevreden, in die zin dat ik nog graag even een paar elementen had willen verduidelijkt zien. U zegt dat de maatregel ingaat op 1 september, met inachtneming van een testperiode.

07.07 Minister Rik Daems: De uitdrukking 'testperiode' is wat ongelukkig gekozen. De maatregel gaat in op 1 september. Ik heb willen aangegeven dat in een beginperiode onvermijdelijk een aantal kinderziekten zullen opduiken. Wanneer ik het heb over een test, dan slaat dit niet op het feit dat de maatregel definitief ingaat, maar betekent het dat de klanten met bepaalde problemen zullen worden geconfronteerd die, in een beginperiode, aanpassingen vereisen.

possibilité existe techniquement mais il reste à savoir si elle est abordable.

Il se pose, en effet, un problème concernant les fournitures des réseaux ouverts en raison de l'ancienne directive européenne en la matière. Les opérateurs qui n'occupent pas une position dominante (les opérateurs non-SMP) peuvent ainsi augmenter considérablement leurs prix. Telenet a majoré ses tarifs et ce sont les clients de Belgacom qui en font les frais. Nous œuvrons à une solution permettant d'améliorer la transparence pour le client.

Il serait un peu fort qu'un opérateur qui est à l'origine d'une augmentation des prix parvienne à faire endosser la culpabilité de cette augmentation à un autre opérateur. J'ai fait examiner la possibilité d'établir des règles générales qui ne feraient pas de distinction entre les opérateurs SMP et les autres. A l'heure actuelle, ni la loi belge, ni la directive européenne ne permettent de généraliser les règles SMP. Il ne convient pas pour autant d'exclure que les opérateurs non SMP se voient appliquer à l'avenir un contrôle comparable par le biais d'une loi adaptée. Le développement du marché ne peut toutefois être freiné par un tel contrôle. Le statut SMP sert en effet à favoriser le développement d'un marché concurrentiel. C'est là le principe essentiel d'un marché libéralisé.

07.06 Trees Pieters (CD&V): Lorsque vous dites que cette mesure prend cours le 1^{er} septembre, tenez-vous compte d'une période d'essai?

07.07 Rik Daems, ministre: Les termes "période d'essai" ne sont peut-être pas opportuns et se rapportent à une première phase au cours de laquelle il faudra vaincre des maladies de jeunesse. La mesure prend effectivement

cours le 1^{er} septembre.

07.08 Trees Pieters (CD&V): Er zal tijdens de eerste drie maanden na het ingaan van de maatregel, van september tot november, worden uitgekeken naar wat er kan mislopen om dan de nodige correcties door te voeren?

07.08 Trees Pieters (CD&V): Les corrections nécessaires seront-elles apportées au cours de cette période de trois mois?

07.09 Minister Rik Daems: Natuurlijk.

07.09 Rik Daems, ministre: Cela va de soi.

07.10 Trees Pieters (CD&V): Dat is interessant om weten. Mijnheer de minister, waarom spreekt u namens TestAankoop? Is er iemand van TestAankoop in de zaal aanwezig?

07.11 Minister Rik Daems: Ik weet dat niet, maar ik heb twee keer op rij een communiqué van TestAankoop onder de ogen gekregen. Het eerste handelde over de overdraagbaarheid, het andere over de posttarieven. Wij spreken hier toch niet over ongekende zaken vraag ik mij dan af.

07.12 Trees Pieters (CD&V): Het was dus niet gericht tot de heer Grafé, noch tot mijzelf?

07.13 Minister Rik Daems: Ik weet dat jullie abonnees zijn van dat blad, maar dat is verder mijn zaak niet.

07.14 Trees Pieters (CD&V): Ik ben er geen abonnee van. Ik was vroeger wel abonnee.

07.15 Minister Rik Daems: Vergeet dan wat ik heb gezegd! (*Gelach*)

07.16 Jean-Pierre Grafé (cdH): Test-Achats établit que c'est la SMAP qui est le meilleur assureur au point de vue avantages et rapport qualité/prix.

07.16 Jean-Pierre Grafé (cdH): Test-Aankoop stelt dat OMOB de beste verzekeraar is.

07.17 Trees Pieters (CD&V): Er zal dus gezocht worden naar een oplossing voor die onduidelijkheid en u zult proberen via bepaalde technische aspecten de eenheidskosten van het gesprek en de opgelopen kosten zichtbaar te maken.

07.17 Trees Pieters (CD&V): Il faut donc essayer de pallier ce manque de transparence. Le ministre oeuvrera en faveur d'un affichage du tarif à l'unité et du coût des appels. Par ailleurs, la distinction établie dans la législation belge et dans la réglementation européenne entre opérateurs SMP et non-SMP doit disparaître.

Wie vanuit België via een Belgische operator naar iemand in het buitenland belt, dan zijn de kosten voor de ontvanger. Dat beseft men meteen zodra men de eerste factuur ontvangt. Daar moet inderdaad een oplossing voor gevonden worden, rekening houdend met het recht op privacy.

Ten slotte onthoud ik dat in de Europese regelgeving en de Belgische reglementering het onderscheid tussen SMP-operatoren en niet-SMP-operatoren zo snel mogelijk zal verdwijnen.

07.18 Minister Rik Daems: Het is zo dat in de regelgeving dat onderscheid behouden blijft, maar dat ik wel mogelijkheden zie om vergelijkbare regels uit te schrijven.

07.18 Rik Daems, ministre: L'élaboration de règles comparables peut être envisagée.

07.19 Trees Pieters (CD&V): Er wordt dus getracht vergelijkbare regels voor de SMP- en de niet-SMP-operatoren te bereiken om het onderscheid weg te werken.

07.20 Minister **Rik Daems**: We willen op die manier het effect op de markt minimaliseren.

07.21 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): Monsieur le président, je ne ferai pas usage de la totalité de mon temps de réplique afin de permettre au ministre d'être plus complet dans la réponse qu'il me donnera à la question que je lui poserai ensuite concernant la répartition géographique des investissements de la Régie des bâtiments.

07.21 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): Ik laat een groot deel van mijn spreektijd over aan de minister opdat hij meer volledig zou zijn in zijn antwoord betreffende de geografische verdeling van de investeringen van de Regie van de Gebouwen.

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

08 Question de M. Jean-Pierre Grafé au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la répartition géographique des investissements de la Régie des Bâtiments" (n° 7822)

08 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de geografische spreiding van de investeringen van de Regie der Gebouwen" (nr. 7822)

08.01 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, au printemps dernier, je vous avais interrogé sur la répartition des crédits d'engagement 2001 pour les investissements de la Régie des bâtiments entre les différentes régions. Vous m'aviez alors répondu que ces investissements se répartissaient entre les trois régions à parts plus ou moins égales. Vous évoquiez même le fait qu'il s'agissait de trois fois 1/3, mais je n'ai pas retrouvé ces termes dans le compte rendu, qui fait état de 36,4% pour la Flandre, 35,8% pour Bruxelles et 25,1% pour la Wallonie.

08.01 **Jean-Pierre Grafé** (cdH): In het voorjaar heeft u me geantwoord dat de investeringen van de Regie der Gebouwen min of meer gelijk verdeeld waren over de drie Gewesten. De pers heeft het echter over een zeer uiteenlopende verdeling voor 2001: 52,08 procent voor Vlaanderen, 22,94 procent voor Brussel en 19,17 procent voor Wallonië. Die cijfers werden bevestigd door de minister-president van het Waals Gewest.

La presse hebdomadaire de ce vendredi 12 juillet 2002 fait état d'une répartition fort différente de celle que vous nous annonciez, puisqu'elle mentionne, pour l'année 2001, une répartition de 52,08% pour la Flandre, 22,94% pour Bruxelles et seulement 19,17% pour la Wallonie, le solde allant aux institutions internationales.

Betekent dit dat u geprobeerd heeft het Parlement een rad voor ogen te draaien?

Le bien-fondé des chiffres a été confirmé par le ministre-président de la Région wallonne en séance publique du Parlement wallon. Dois-je déduire de la divergence entre vos chiffres et ceux cités dans la presse et par le ministre-président wallon, que ces deux derniers se trompent? Dans ce cas, il vous faudra fournir une solide explication. Ou cela signifie-t-il que vous avez délibérément tenté d'induire le Parlement en erreur en lui fournissant des chiffres erronés?

Met welke maatregelen denkt u het evenwicht te herstellen? Hoe zal u in de toekomst financiële zuid-noord transfers voorkomen?

Par ailleurs, je souhaiterais savoir quelles mesures vous avez l'intention de prendre pour rétablir, à brève échéance, l'équilibre entre les régions. Et enfin, comment comptez-vous veiller à éviter à l'avenir les transferts de crédits du sud vers le nord, alors que j'ai l'habitude d'entendre le contraire dans le chef de certains de mes collègues?

08.02 **Rik Daems**, ministre: Monsieur le président, monsieur Grafé, l'explication de cette différence dans les chiffres est très simple et je vais vous la donner. Les chiffres d'investissements communiqués

08.02 Minister **Rik Daems**: Daar is een zeer eenvoudige uitleg voor: de investeringcijfers die

sont, en général, des chiffres hors financement alternatif. Et si l'on ne prend qu'une année, on constate que les financements alternatifs qui ont été conclus avant mon arrivée à la tête du département sont répartis de façon déséquilibrée.

Il est d'ailleurs fort probable que l'année prochaine, je devrai répondre à une interpellation d'un collègue flamand, qui me reprochera que l'on engage les crédits du palais de justice de Liège. En effet, alors que vous me parliez précédemment d'un article paru dans "Le Vif/L'Express" titrant "tout pour la Flandre"; nous pourrions certainement lire un article dans le "Knack" intitulé "Alles voor Wallonië".

Ma réponse sera la même: il ne faut pas comparer des pommes et des poires. Comparer un financement alternatif de gros projets qui ne sont pas exécutables dans la même année calendrier, c'est faire un exercice erroné. C'est ce défaut qui entache la comparaison faite par l'hebdomadaire que vous mentionnez, dans la mesure où elle aboutirait à la conclusion d'un déséquilibre se prolongeant sur plusieurs années.

Si vous me dites qu'à tout moment, il faut garantir l'équilibre financier – exigence avec laquelle je ne puis marquer mon accord, j'y reviendrai –, cela signifierait que je devrais entamer la réfection des quatre palais de justice simultanément et veiller à ce que les chantiers évoluent de manière équilibrée.

Le fait de donner la réponse démontre qu'il est impossible de maintenir ce soi-disant équilibre sur un an. Ce genre de position n'est donc pas défendable.

Les chiffres que j'ai donnés concernent donc les postes 533-01-03 et 536-02. Il s'agit des crédits d'investissements de la Régie des bâtiments, dans lesquels ne sont pas compris les financements alternatifs.

J'en viens maintenant à la logique de base.

Comme vous j'ai lu cet article. Je n'ai jamais parlé d'1/3, 1/3, 1/3. Je n'oserais d'ailleurs jamais parler de la sorte. Pourquoi? Parce que la mission de la Régie des bâtiments est de fournir des lieux de travail à nos fonctionnaires. Telle est sa mission. En fait, on met à disposition des personnes qui travaillent pour le fédéral, des m2. Il n'est donc pas possible d'envisager de procéder par 1/3 en partant du principe qu'il y a 3 Régions. Pourquoi? Parce qu'il y a moins d'agents fédéraux en Wallonie qu'en Flandre. De plus, si l'on suivait cette thèse, cela signifierait, par exemple, qu'un agent fédéral wallon a droit à un bureau 50% plus grand que celui d'un agent flamand. J'ose espérer que personne n'oserait défendre cette thèse. En réalité, des lieux de travail d'une qualité minimale doivent être fournis aux fonctionnaires de manière égale sur tout notre territoire. C'est dans ce cadre que sont prévus les crédits d'investissements ou les financements alternatifs.

En ce qui concerne ces derniers, ce n'est pas moi qui ai décidé du programme pluriannuel des palais de justice de Mons, Liège, Anvers, Gand. Bruxelles ne figure pas dans ce budget. Cependant, j'estime que c'est un bon projet.

worden meegedeeld houden meestal geen rekening met de alternatieve financiering. Op basis van de cijfers van één jaar stelt men vast dat de alternatieve financiering waartoe het departement voor mijn aankomst besliste op onevenwichtige wijze werd verdeeld.

Het is trouwens zeer waarschijnlijk dat ik volgend jaar moet antwoorden op een gelijkaardige interpellatie van een Vlaamse collega en mijn antwoord zal precies hetzelfde zijn: vergelijkingen inzake alternatieve financiering van grote projecten binnen eenzelfde kalenderjaar zijn niet mogelijk. Het is niet mogelijk met dat z gezegde evenwicht rekening te houden binnen een periode van één jaar.

De cijfers die ik heb gegeven betreffen de investeringskredieten; de alternatieve financiering zit daar niet in vevat.

De Regie der Gebouwen heeft als opdracht te zorgen voor kantoren met een basiskwaliteit voor de ambtenaren, dus voor vierkante meters. Je kan dus niet werken met derden omdat er nu eenmaal drie Gewesten zijn, want er zijn minder federale ambtenaren in Wallonië dan in Vlaanderen.

Ook ik heb de kranten gelezen. Dergelijke financiële vergelijkingen vloeien voort uit de foute redenering dat de Regie der Gebouwen zorgt voor investeringen en dus voor economische activiteit voor een deel van het land.

Als je een vergelijking maakt per inwoner, dan stel je vast dat er voor een Brusselaar drie maal meer wordt uitgegeven dan voor een Vlaming. Daar zou men dan nog de huur moeten bijvoegen en de huurprijs per vierkante meter. Ik wil daarover wel een studie maken, maar ik betwijfel of u blij

zal zijn met het resultaat.

Ce n'est pas moi qui ai fait les estimations de départ pour ces projets. J'exécute le projet. On ne va quand même pas venir me dire maintenant que la rénovation d'un palais de justice dans un certain lieu de notre pays devrait coûter le même prix qu'une construction nouvelle dans un autre endroit de du royaume.

Ces comparaisons financières sont, en fait, le résultat d'un raisonnement erroné suivant lequel la Régie des bâtiments serait un fournisseur d'investissements, donc d'activités économiques sur une partie géographique de notre pays. En réalité la Régie des bâtiments est un fournisseur de m² pour nos fonctionnaires, et ce de façon égale sur l'ensemble de notre territoire.

Si on examine les crédits d'investissements et si on procède à une comparaison par habitant, on constate que, dans la répartition, une part plus importante est attribuée à Bruxelles. Si on le voulait, on pourrait envisager de faire des statistiques très intéressantes. On dépense par habitant trois fois plus pour le Bruxellois que pour le Flamand.

08.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Pour le patrimoine fédéral.

08.04 Rik Daems, ministre: Je procède ici à une comparaison. On pourrait dire qu'il y a 1 million d'habitants sur Bruxelles et qu'1/3 des investissements sont consacrés aux bureaux de nos fonctionnaires. Donc, par habitant, il y a six fois plus d'investissements pour les Bruxellois que pour les Flamands qui sont 6 millions. Mais ce n'est pas ce genre de raisonnement qu'il faut avoir.

C'est donc sur la base de la logique suivant laquelle des lieux de travail de bonne qualité doivent être fournis à nos fonctionnaires, que l'on procède à une répartition logique des investissements auxquels il faut ajouter les dépenses en termes de contrats de location. En effet, tous les bâtiments ne nous appartiennent pas, il y a aussi des contrats de location.

Il faudrait alors faire la balance – car le mètre carré vaut 200 euros sur le marché bruxellois alors qu'à Louvain il n'en coûte que 120 et à Charleroi 135 – et comparer pour arriver à une équivalence. Cet exercice me paraît quand même difficile à faire. Donc quand je vois qu'il y a deux palais de Justice en Flandre, deux en Wallonie, un à Bruxelles, quand je vois la répartition des crédits d'investissement en fonction des fonctionnaires auxquels on fournit des bureaux, je dirais que c'est assez équitable. Est-ce calculé au centime près? Non. Si vous voulez, je veux bien faire une étude mais je ne suis pas sûr que le résultat vous conviendra. Mais il faudra alors accepter les conclusions d'une telle étude.

08.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le ministre, je serais étonné que la logique que vous venez d'exposer soit également acceptée pour les investissements de la SNCB d'investir là où les besoins se font réellement sentir.

08.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Het zou me verbazen dat de logica van "investeren waar het echt nodig is" ook zou gelden voor de investeringen van de NMBS.

08.06 Rik Daems, ministre: Pour le transport de passagers, il y a des installations fixes. Pour la SNCB, les terrains sont différents car c'est un peu plus montagneux en Wallonie qu'en Flandre.

08.06 Minister Rik Daems: Het terrein is verschillend.

08.07 Jean-Pierre Grafé (cdH): Donc les frais sont plus élevés.

08.08 Rik Daems, ministre: Les frais fixes sont différents.

08.09 Jean-Pierre Grafé (cdH): Mais on ne les retrouve pas dans les clés de répartition.

08.10 Rik Daems, ministre: Si vous me dites que le sous-sol ou le fait qu'il y ait des montagnes en Wallonie font qu'un bâtiment de bureaux soit plus cher en Wallonie qu'en Flandre, c'est assez fort.

08.10 Minister Rik Daems: Als u mij vertelt dat een kantoorgebouw door de ondergrond of het reliëf duurder is in Wallonië dan in Vlaanderen, dan vind ik dat nogal kras.

08.11 Jean-Pierre Grafé (cdH): Je ferai trois observations à la réponse du ministre. Premièrement, je dois constater qu'il n'y a plus de critère logique puisqu'il n'y a plus de respect du programme dit physique. On ne le respecte plus, il a été remplacé par un programme à moyen terme qui est surréaliste vu son ampleur. Je parle de votre programme PMT qui remplace le programme quinquennal.

08.11 Jean-Pierre Grafé (cdH): Er zijn geen logische criteria meer, omdat het zogenaamde fysieke programma niet meer gerespecteerd wordt. Dat werd vervangen door uw PMT-programma, dat gezien de omvang ervan surrealistisch te noemen is.

08.12 Rik Daems, ministre: Vous parlez du financement alternatif?

08.13 Jean-Pierre Grafé (cdH): Non, je parle de l'ensemble des investissements.

Deuxièmement, les contraintes budgétaires feront, vous le savez très bien, que l'année 2002 ne servira que de report aux dossiers qui n'ont pas été engagés en 2001. Quand vous dites qu'on va récupérer ou rattraper les équilibres sur l'an prochain, vous savez que ce n'est pas possible faute de définition précise au début de l'année en cours des moyens accordés et des besoins des travaux à satisfaire.

08.13 Jean-Pierre Grafé (cdH): U weet bovendien ook dat het niet mogelijk zal zijn het evenwicht volgend jaar weer te herstellen, bij gebrek aan een nauwkeurige vaststelling, aan het begin van het jaar, van de toegekende middelen en de behoeften voor de uit te voeren werkzaamheden.

Troisièmement, ne pensez pas que tout cela est improvisé dans le cadre de la Régie. Vous êtes tenu régulièrement au courant des propositions d'investissement de la Régie puisque les projets de programmes trimestriels vous sont trimestriellement soumis et qu'ils doivent obligatoirement obtenir votre signature. Vous-même ou à tout le moins votre cabinet, si vous n'avez pas le temps de le faire, êtes donc parfaitement au courant, ce qui devrait vous permettre de donner des réponses plus précises quant au respect des engagements dans un équilibre normal correspondant aux besoins mais correspondant aussi à des minima de besoins qui ne sont pas rencontrés dans le Sud du pays pour l'instant.

Omdat u uw handtekening moet zetten onder de ontwerp-kwartaalprogramma's van de Regie, zou u nauwkeuriger antwoorden moeten kunnen geven omtrent de naleving van de verbintenissen in het kader van een normaal evenwicht dat ook strookt met minimale behoeften die in het zuiden des lands niet vervuld worden.

08.14 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, je n'ai pas entendu le collègue Grafé me demander les statistiques. Etant donné sa réponse, je vais m'en occuper et je présenterai mes propres statistiques à la commission en septembre ou octobre.

08.15 Jean-Pierre Grafé (cdH): Le service financier de la Régie les a établies, et même avec les redevances emphytéotiques et les financements alternatifs.

08.16 Rik Daems, ministre: Monsieur Grafé, je vais faire établir une série de statistiques pour les dix dernières années et nous en reparlerons. Nous verrons alors si un rééquilibrage est nécessaire. Je crois que nous nous sommes bien compris!

08.16 Minister Rik Daems: Ik zal statistieken laten opstellen over de voorbije tien jaar en we zullen dan zien of het nodig is het evenwicht te herstellen.

08.17 Jean-Pierre Grafé (cdH): Vous pouvez, dès à présent, prévoir les crédits budgétaires pour le faire. Cela me ferait plaisir aussi.

08.17 Jean-Pierre Grafé (cdH): U kan alvast voorzien in de nodige kredieten op de begroting.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de geldtransporten georganiseerd door De Post" (nr. 7707)

09 Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les transports de fonds organisés par La Poste" (n° 7707)

09.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag zal vrij kort zijn.

09.02 Minister Rik Daems: Het antwoord des te langer.

09.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Goed, dan zal mijn vraag lang zijn. Lang of kort, u mag kiezen.

09.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Le ministre de l'Intérieur aurait décidé que La Poste ne peut plus recourir au système de la valise intelligente pour ses transports de fonds. Les expériences avec ce type de valise sont pourtant encourageantes.

Mijnheer de minister, ik heb vernomen dat De Post geen toestemming meer zou hebben gekregen om zijn geldtransporten uit te voeren met de zogezegde plofkoffer. Dat zou een beslissing zijn van de minister van Binnenlandse Zaken. Nochtans zijn de ervaringen met die koffer vrij goed. Vandaar dat wij ons afvragen wat aan de basis lag van die beslissing. Hebt u, als minister die verantwoordelijk is voor De Post, dat zomaar aanvaard? Heeft dat invloed op de tewerkstelling? Hoe zal het geldtransport in de toekomst gebeuren? Was er overleg tussen u en de minister van Binnenlandse Zaken? Ik denk dat het wel de moeite is om daar een antwoord op te krijgen. Tot daar mijn vraag, mijnheer de minister.

Pourquoi le ministre Duquesne a-t-il pris cette décision? Vous êtes-vous, en tant que ministre de tutelle de la Poste, incliné devant cette décision? Y a-t-il eu concertation à ce sujet? Quelles sont les conséquences pour l'emploi?

09.04 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, de minister van Binnenlandse Zaken heeft aan De Post het volgende laten weten. Ik citeer, weliswaar vertaald: "Het waardevervoer dat door De Post wordt uitgevoerd geschiedt inderdaad niet conform de bestaande regelgeving. Het is mij bekend dat één van mijn voorgangers het in de beginfase van de bewakingswetgeving om opportunititsredenen niet nodig achtte dat De Post zich zou onderwerpen aan deze wetgeving." Verder stelt de minister: "Het beleid en de regelgeving hebben sinds enkele jaren op hun beurt het effect gehad dat het aantal gevallen van agressie gevoelig is afgenomen. Ik acht het

09.04 Rik Daems, ministre: Le ministre Duquesne a communiqué à La Poste que ses transports de fonds ne respectent pas les règles en vigueur et que La Poste devra se conformer à la législation existante. J'estime que le respect de la législation n'exclut pas l'emploi de la valise intelligente. La Poste étant convaincue de son

gepast dat ook De Post zich aan dit regime zou onderwerpen en op deze wijze zou kunnen genieten van deze positieve gevolgen, wat veronderstelt dat zij haar waardevervoer aan deze wetgeving zou conformeren. Ook de bewakingssector, met wie ik een geregeld overleg organiseer, dringt daar terecht en dringend op aan." We begrijpen wel waarom. "Mag ik u vragen daartoe de nodige maatregelen te nemen."

Ik ben de mening toegedaan dat het respecteren van de wetgeving het gebruik van de intelligente koffer niet in het gedrang brengt. Ik merk ook op dat De Post overtuigd is van de meerwaarde van het gebruik van de intelligente koffer bij waardetransporten, en dat is meteen de reden waarom zij, voor toekomstige waardetransporten, er verder gebruik van zullen maken. Tot daar mijn antwoord.

09.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de minister, dat wil dus zeggen dat de intelligente koffer in de toekomst wel kan blijven gebruikt worden?

09.06 Minister Rik Daems: Wat mij betreft wel, maar het staat De Post nu natuurlijk vrij om, binnen haar bedrijfseconomische logica, te zien wat kan. Mijn conclusie is dat het mag. Het is nu aan De Post om te kijken in welke context en in welke mate zij dat wenst.

09.07 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Ik wil het niet moeilijker maken dan het is, maar het zou toch logisch zijn dat u met uw collega afspreekt zodat beide ministers op dezelfde golflengte zitten?

09.08 Minister Rik Daems: Dat is ondertussen wel gebeurd.

09.09 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Niet conform de regelgeving, wat is dat? Het is zo'n algemeen woord, wat is die regelgeving? U geeft al een eigen interpretatie, die waarschijnlijk ook de juiste is, met name dat de intelligente koffer wel mag worden gebruikt. De regelgeving in het algemeen zou dat niet toelaten?

09.10 Minister Rik Daems: Ik kan u alleen maar mijn juridische interpretatie meegeven, die ik ook heb gemeld aan mijn collega van Binnenlandse Zaken. Daarmee is wat mij betreft deze discussie gesloten.

09.11 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Wat zal dan het resultaat zijn op het terrein?

09.12 Minister Rik Daems: Dat zal afhangen van wat De Post terzake beslist. Als De Post het waardevol en logisch vindt om het verder te zetten, dan moet zij dat beslissen en kom ik daar niet in tussen. Dat is het operationele aspect op het terrein. Als zij een andere weg zouden kiezen, is het aan De Post om dat te doen.

De vraag is in welke mate de voogdijminister zich daarmee gaat

utilité elle continuera à l'utiliser pour ses transports de fonds.

09.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): La valise intelligente pourra donc être utilisée comme avant?

09.06 Rik Daems, ministre: En effet. La Poste décide de façon autonome dans quelle mesure et dans quel contexte elle souhaite recourir à cet outil. Je n'interviens pas dans la gestion opérationnelle de La Poste.

09.07 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Il serait utile que les ministres se mettent d'accord sur l'utilité de la valise intelligente pour La Poste.

bemoeien. Ik bemoei me niet in het operationele beleid van De Post omdat ik dat verkeerd vind. De operationele bemoeienissen van de politiek, zelfs in de goede zin van het woord, hebben in het verleden geleid tot – op zijn zachtst uitgedrukt – enige extreme inefficiënties, soms met dramatische gevolgen.

Dat is de stelregel waar ik me scrupuleus aan houd. Politiek brengt het me niks op, het kost me zelfs op politiek vlak. Ik krijg vanuit de politiek dikwijls de rekening gepresenteerd voor een operationele beslissing die door het bedrijf wordt genomen, maar daar kan ik mee leven omdat ik denk dat het de enige manier is om bedrijven op termijn gezond te krijgen. Dit is daar een voorbeeld van. Mijn stelling is – ik heb een bevoegdheid inzake regelgeving – dat het kan, maar het is aan De Post om te zien of ze er al dan niet mee verder gaan.

09.13 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Het zou nog eenvoudiger zijn mocht u met uw collega van Binnenlandse Zaken overeenkomen over het al of niet dienstig zijn voor De Post van de intelligente koffer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de toestand bij BIAC" (nr. 7736)

10 Question de M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la situation de BIAC" (n° 7736)

10.01 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, BIAC is voor de oppositie al een dankbaar dossier geweest.

10.02 Minister Rik Daems: Ook voor de meerderheid.

10.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Ik denk het niet; het hangt ervan af hoe u het bekijkt.

Wanneer ik het dossier-BIAC bekijk, wanneer ik mij onze kerstdiscussies herinner over de schattingen die het comité tot aankoop moest maken en over de afwijkingen van die ramingen die het comité tot aankoop heeft gemaakt, en wanneer ik terugdenk aan de vergelijking die wij met provincie- en gemeentebesturen hebben gemaakt, dan is er toch moeilijk daarin een logische reglementaire lijn te vinden. Wanneer ik het antwoord lees dat ik heb gekregen op mijn vraag waar de gronden van BIAC gelegen zijn, dan moet ik concluderen dat een en ander toch wel onvoorstelbaar is. Mocht het gemeentebestuur van Ploegsteert een beslissing nemen om her en der gronden aan te kopen, dan zou de gouverneur die beslissing waarschijnlijk binnen de 48 uur schorsen en een nieuwe beslissing afdwingen. We laten dat even terzijde.

In ieder geval, op het ogenblik is er een vermindering van het luchtverkeer, niet alleen in Zaventem maar in alle luchthavens. Dat leidt hier onder meer tot een aanzienlijke daling van de inkomsten van BIAC, zoals we uit de pers konden vernemen. Tegelijkertijd is er een enorme versnippering op de luchthaven zelf, zodanig dat BIAC veel meer klanten heeft dan in het verleden. Sabena is niet meer de

10.03 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Il n'est pas aisé de s'y retrouver dans le dossier de la BIAC, que ce soit sur le plan de la logique ou de celui du règlement. Si une administration communale devait adopter une telle attitude en matière d'acquisition de terrains, le gouverneur ne manquerait pas de suspendre la décision dans les 48 heures.

On constate à l'heure actuelle une diminution du trafic aérien et une fragmentation importante de la clientèle. Ces deux facteurs augmentant les frais de la BIAC. Le gouvernement souhaite néanmoins imposer des coûts supplémentaires à la BIAC, qui doit intervenir dans le financement des terrains de l'aéroport et prendre en charge les coûts

grootste klant met de meeste luchtvaartactiviteiten. Dat drijft natuurlijk ook de kosten van BIAC op.

Desalniettemin vindt de regering het blijkbaar het geschikte moment om BIAC bijkomende kosten op te leggen. Zo blijkt – BIAC moet wel een rijke maatschappij zijn – dat de maatschappij de gronden van de luchthaven moet helpen financieren. Bovendien moet ze de noodzakelijke werken voor geluidsdemping rond de luchthaven voor haar rekening nemen.

Ik vraag mij af hoe BIAC er vandaag financieel aan toe is. Heeft het bedrijf nog een toekomst of verergert de situatie zodanig dat het binnen afzienbare tijd ook een bedrijf in moeilijkheden wordt? Stelt u zich daar vragen rond, mijnheer de minister, of zijn mijn zorgen nog niet actueel?

Als er inderdaad vraagtekens geplaatst moeten worden bij de financiële situatie van BIAC, dan rijzen er meteen vragen over de werkgelegenheid. BIAC stelt heel wat personen te werk, wat we toejuichen.

Mijnheer de minister, hoe passen de bijkomende lasten die door de meerderheidsaandeelhouder, de staat, worden opgelegd, bij de huidige toch vrij moeilijke omstandigheden? Is het normaal dat BIAC ook moet bijdragen tot de sanering van de luchthavengronden?

Ik heb in het algemeen uitdrukking willen geven aan mijn bezorgdheid over de toekomst van BIAC. Ik hoop dat u mij kunt geruststellen, mijnheer de minister; Mijn vraag is zeker niet politiek. Ik denk dat we allemaal tevreden zullen zijn als we de zekerheid krijgen dat het bedrijf in de toekomst gezond blijft.

10.04 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, we zouden de waarheid geweld aandoen wanneer we zouden beweren dat de situatie van de luchthavens in het algemeen rooskleurig is. Neen, die is moeilijk. Het gaat niet alleen om BIAC, maar om de hele luchtvaartsector. Er is de vertraging van de economie en de vlieg angst van vele reizigers als gevolg van 11 september. Wat onze markt betreft, wegen ook de faillissementen van CityBird en Sabena op de situatie.

Men heeft niet veel mathematische intelligentie nodig om te weten dat als het in het algemeen moeilijk gaat het hier nog moeilijker is. De vraag is natuurlijk of een aantal voluntaristische elementen in het beleid die situatie verergert dan wel verbetert. Dat is de grond van uw vraag. In die context denk ik dat het feit dat de regering een platform heeft geboden om luchtvaartactiviteiten opnieuw op te starten en te laten ontwikkelen – laten wij hopen dat het in de brede zin van het woord op rendabele basis zal zijn – intussen reeds een directe impact heeft op de activiteiten van de luchthaven in die mate dat het zakenplan van de luchthaven bepaalt dat de activiteit van het jaar 2000 – een topjaar – waarschijnlijk opnieuw gehaald kan worden rond 2004-2005.

Daarnaast is er de problematiek van de gronden. Kan men de gronden op het bedrijf afwentelen? Het punt is natuurlijk dat de aankoop van de gronden – volgens sommigen onder de prijs en volgens anderen voor een correcte prijs – terug te vinden is in het

engendrés par la réduction des nuisances sonores autour de l'aéroport.

Quelle est la situation financière de la BIAC? Des difficultés pointent-elles à l'horizon? Ces problèmes ont-ils une incidence sur l'emploi? Est-il normal que la BIAC doit intervenir dans l'assainissement des terrains de l'aéroport?

10.04 **Rik Daems**, ministre: La situation dans le secteur n'est guère brillante. L'économie mondiale subit un ralentissement à la suite des événements du 11 septembre, ce à quoi il faut ajouter, en Belgique, les faillites de Citybird et de la Sabena.

La question est de savoir si certains aspects de la politique mise en œuvre améliorent ou aggravent la situation. En tout état de cause, le gouvernement a créé une plate-forme pour redémarrer les activités aéronautiques et le plan d'affaires laisse augurer un redressement des activités vers 2004-2005.

Il est essentiel que l'achat des terrains apparaisse dans les actifs de la société. En contrepartie de l'argent, qui a évidemment été financé, il y a donc un actif et la valeur de l'entreprise n'est donc

actief van het bedrijf. Het is dus niet zo dat men daar geld heeft uitgehaald tout court. Tegenover dat geld – dat overigens gefinancierd werd – staat een actief. De waarde van het bedrijf is dus als dusdanig niet verminderd. Men zou dan kunnen vragen of de financieringskosten voor de aankoop van de gronden opwegen tegenover de te betalen financiële gebruikskosten van de gronden die niet in eigendom zijn. Men kan die afweging maken. De reden dat we tot een vermeerdering van de activa van het bedrijf zijn overgegaan is dat we uiteindelijk willen komen tot een modificatie van het statuut van het bedrijf tot privé-onderneming, desgevallend vatbaar voor beursgang als de economische toestand dat toelaat. Dat kan men echter niet beogen als het bedrijf niet in het bezit is van het actief, de gronden waarop het zijn activiteit moet uitvoeren. Dat is ook de reden waarom we de licentie zo hebben geconcipeerd dat ze alleen enig en uniek per bedrijf kan worden gegeven en ingetrokken. U herinnert zich ongetwijfeld de discussie terzake in het kader van de Programmawet. Daarom hebben we die constructie gebruikt. Men kan bij wijze van spreken geen twee luchthavens op hetzelfde terrein hebben. Wat de gronden betreft is het uiteraard nooit de bedoeling geweest om andere dan de voor de uitbating van de luchthaven dienstbare gronden te verkopen en in het actief van BIAC te laten komen. Die gronden waren wel degelijk beschreven. Het is alleen de breedte van de clausule in de wet die toeliet dat een handige jurist van BIAC kon zeggen dat dit zo ruim was dat het om alle gronden kon gaan die in eigendom zijn. Om die reden hebben we toen zelf gezegd dat dit niet de afspraak was. De gronden waren dus niet onbekend maar een juridisch handigheidje had ons centen kunnen kosten. Dat wilden we natuurlijk vermijden.

10.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): ... dat die ook even op bezoek geweest zijn.

10.06 Minister Rik Daems: Die is ook gekomen. Dit is enigszins grappig maar niet fundamenteel. De oorspronkelijke bedoeling en ook de tekst van de wet als dusdanig waren juist. We hebben echter juridische onzekerheid in de toekomst willen uitsluiten. Meer is dat niet.

Wat de kosten voor de geluidsoverlast betreft, hebben we te maken met een operatie waarbij de passagier of gebruiker van de luchthaven een beperkte toeslag of retributie betaalt die terechtkomt in een fonds dat betaalt voor het verminderen van de geluidsoverlast via onder andere een isolatieprogramma. BIAC betaalt dit dus niet, het is wel degelijk de gebruiker. We hebben het bedrijf dus geen bijkomende last opgelegd.

Ik kom dan bij de conclusie van een relatief kort antwoord. Indien het klopt dat de luchtvaartactiviteit in het algemeen voor een stuk herneemt en dat het platform dat door de regering en de privé-sector werd aangeboden werkt, dan is de projectie dat we vanaf 2004-2005 inzake luchtbewegingen opnieuw op het niveau van 2000 zullen zitten. Het grote verschil is dan dat onze luchthaven uitbreidingscapaciteit heeft terwijl andere luchthavens die niet meer hebben. Dat is het grote verschil. Wij menen dan ook dat BIAC wel degelijk een rendabele toekomst heeft, voor zover het attractief kan zijn voor nieuwe activiteiten, onder meer met pier A die het pas heeft

pas réduite. Nous avons augmenté les actifs de la société parce que nous voulons transformer l'entreprise en entreprise privée susceptible d'être cotée en Bourse.

C'est aussi la raison pour laquelle nous avons conçu la licence de telle manière qu'elle ne puisse être accordée et retirée que par entreprise. Il ne peut en effet y avoir deux aéroports sur le même terrain.

De même, nous n'avons jamais eu l'intention de vendre des terrains autres que ceux qui servent à l'exploitation de l'aéroport, les terrains étaient clairement identifiés. C'était une explication habile avancée par un juriste de la BIAC mais tel n'a jamais été l'accord.

10.05 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Vous avez donc dû avoir des contacts avec ce juriste de la BIAC.

10.06 Rik Daems, ministre: Oui, mais ce n'est pas fondamental. Le but initial et le texte de la loi étaient bons mais nous voulions prévenir toute insécurité juridique. Les coûts générés par la réduction des nuisances sonores seront financés par la perception d'un montant limité réclamé à tous les utilisateurs de l'aéroport. Ils ne seront donc pas à la charge de la BIAC.

Si le secteur aéronautique se redresse progressivement et que la plate-forme répond à ce qui en est attendu, nous devrions en revenir au niveau de 2000 en 2004-2005. Notre aéroport disposerait alors d'une capacité d'extension et la BIAC aura un avenir rentable pour autant que de nouvelles activités de transport cargo et de passagers puissent

afgewerkt. Het kan daarbij zowel om cargo als om passagiersvervoer gaan. Dit moet gebeuren binnen de context van het vermijden van bijkomende geluidsoverlast, iets dat we uitgerekend in het algemeen luchthavenakkoord hebben beschreven en dat ook blijkt te werken. We hebben op dit ogenblik immers al een aantal gunstige gevolgen tot stand kunnen brengen.

être déployées. Ce développement devra bien évidemment se faire sans nuisances sonores supplémentaires.

10.07 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik onthoud dat de minister zegt dat, ondanks de bijkomende kosten die aan BIAC zullen worden opgelegd zowel in het kader van geluidswerende ingrepen als in het kader van een saneringsprogramma garanties geeft voor de toekomst en dat de activiteiten op de luchthaven zullen toenemen.

10.07 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Je retiens que, malgré les coûts supplémentaires pour la BIAC, le ministre offre des garanties pour l'avenir de cette dernière et pour la croissance des activités à l'aéroport.

In de veronderstelling dat de activiteiten zullen toenemen denk ik dat de activiteiten veel meer zullen gespreid zijn en van diverse factoren afhankelijk zullen zijn.

10.08 Minister Rik Daems: Dat men niet het beeld krijgt dat dit gemakkelijk is. Het is werkelijk een heel moeilijke opgave. We moeten ons daarvan bewust zijn maar alles wijst erop dat door het goede management aan te houden, dit wel een mogelijke operatie is, altijd binnen de context van een stijgend luchtverkeer dat ook in andere luchthavens de zaken rendabel moet maken.

10.08 Rik Daems, ministre: C'est et cela reste une mission très difficile mais tout indique que cela doit être possible.

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

11 Vraag van de heer Ludwig Vandenhove aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de sluiting van een postkantoor in Sint-Truiden" (nr. 7744)

11 Question de M. Ludwig Vandenhove au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la fermeture d'un bureau de poste à Saint-Trond" (n° 7744)

11.01 Ludwig Vandenhove (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal een korte vraag stellen en hoop dat het antwoord eveneens kort zal zijn. Wij hebben in Sint-Truiden toevallig vernomen dat het postkantoor zal worden gesloten, zij het tijdelijk, onder andere wegens waterinsijpeling. In antwoord op een brief die ik aan u en aan De Post heb verstuurd heb ik van deze laatste vernomen dat er helemaal geen fundamenteel probleem was. Het zou om een tijdelijk probleem gaan. Intussen sleept dat tijdelijk probleem, dat in een week zou worden opgelost, al twee of drie weken aan. Ik moet zeggen dat ik vanuit De Post andere signalen krijg dan wat ik in de pers gelezen heb. Men zou eventueel wel overwegen om het postkantoor in de Stapelstraat, in het centrum van de stad dus, te sluiten.

11.01 Ludwig Vandenhove (SP.A): Le bureau de poste de Saint-Trond devait être fermé pendant une semaine à la suite d'un problème temporaire. C'était en tout cas le délai annoncé car le bureau est aujourd'hui fermé depuis deux ou trois semaines. Selon des rumeurs, le bureau de la Stapelstraat serait fermé définitivement.

Mijnheer de minister, ik zou van u graag een eenduidig antwoord krijgen. Ten eerste, hoe tijdelijk is de tijdelijke sluiting? Ten tweede, wordt er overwogen om een postkantoor dat daar bijna historisch gelegen is te sluiten? Ten derde, als dat het geval zou zijn, wat is dan de bestemming van het gebouw? Dat is immers een bijkomend probleem voor een gebouw in één van de hoofdstraten van de stad. Welke andere bestemming kan er eventueel worden gegeven aan dit

Cette fermeture est-elle temporaire? Ou envisage-t-on une fermeture définitive? Dans l'affirmative, quelle sera l'affectation du bâtiment?

gebouw dat momenteel voor dienstverlening wordt gebruikt? Wat mij vooral frappeert zijn de tegengestelde berichten vanuit De Post. Enerzijds, lees ik dat de perswoordvoerder van De Post de dag na mijn brief zegt dat er geen enkel probleem is. Anderzijds, hoor ik nu vanuit De Post dat er toch zou worden overwogen om het kantoor te sluiten. Bovendien zijn er de verklaringen van de nieuwe topman van De Post die eigenlijk zegt dat er geen enkel postkantoor wordt gesloten. Men kan het dan wel technisch maken met service points enzovoort. Ik koppel die zaken aan elkaar en ik hoop dat ik van u een duidelijk antwoord krijg.

11.02 Minister **Rik Daems**: Collega, volgens mijn informatie, die ik uiteraard van het bedrijf zelf krijg, zal het kantoor op maandag 22 juli weer worden geopend. Als u wilt kunt u dat met de fanfare doen. Ik wil alleen zeggen dat het blijkbaar inderdaad om een klein probleem ging omdat men het anders niet in zo'n korte tijd had kunnen oplossen.

Dat neemt niet weg dat uit de informatie die ik krijg duidelijk blijkt dat er twee opties zijn. Een eerste optie is een fusie van Sint-Truiden I en II. Sint-Truiden I is recenter en men zou aanpassingswerken uitvoeren om er een modern kantoor van te maken. Een tweede optie is dat Sint-Truiden II, het kantoor waarover we het hebben, open blijft. Op dat ogenblik zou het een aantal infrastructuurwerken verdienen. De informatie die ik heb duidt aan dat de keuze tussen beide opties niet is gemaakt. De Post meldt mij in elk geval dat men daarover met u van gedachten wenst te wisselen. Die vergadering zou op 16 juli gepland zijn geweest. Om mij onbekende omstandigheden is ze echter niet doorgegaan. Ik hoop dat het niet aan uw agenda lag maar als dat het geval is, is het niet erg. Ik meen dat dit gesprek zeker zal doorgaan, te meer daar de politiek van De Post erin bestaat om met de lokale autoriteiten een goede relatie op te bouwen. Dat staat ook in het beheerscontract dat we hebben gesloten. Wat dat betreft meen ik dat het geen enkel probleem is dat er rechtstreeks contact komt tussen het bedrijf en de lokale autoriteit om na te gaan wat de betere optie is voor uw stadscentrum. Ik ken Sint-Truiden een klein beetje en ik heb begrepen dat het om een mooi gebouw gaat dat bovendien geklasseerd is. Daarom zou men zich kunnen afvragen of dat gebouw als postkantoor wel de ideale optie is voor het lokale beleid. Ik plaats daar gewoon een vraagteken bij. Dat lijkt mij minstens een onderwerp van gesprek te kunnen zijn tussen De Post – waarmee ik mij niet bemoei – en u. Ik zou u dus aanraden om dat gesprek af te wachten. Het kantoor gaat volgende maandag opnieuw open. Voor de eerstvolgende periode is er dus geen wijziging. Indien echter in overleg zou blijken dat er betere opties zijn voor de inwoners van Sint-Truiden en voor de klanten van De Post ter plaatse, dan zie ik niet in waarom men daar niet naar zou kunnen handelen.

11.03 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): Mijnheer de minister, er is inderdaad een gesprek gepland. Wegens omstandigheden zal het intussen morgen doorgaan. Gezien het beheerscontract begrijp ik de onafhankelijkheid van u en De Post. Ik wil u dus danken voor uw antwoord.

U bent ook bevoegd voor de gebouwen. Indien er uit het gesprek zou blijken dat we opteren voor locatie I, de meest moderne, dan dring ik er bij u op aan dat er zo snel mogelijk iets gebeurt met het gebouw

11.02 **Rik Daems**, ministre: Le bureau sera rouvert le lundi 22 juillet.

Deux possibilités se présentent. Soit les bureaux de Saint-Trond I et Saint-Trond II fusionnent, soit Saint-Trond II – actuellement fermé – reste ouvert. Dans ce dernier cas, des travaux d'infrastructure doivent être réalisés. Aucun choix n'a encore été opéré. Dans chacun des cas, La Poste se concertera avec les autorités locales. On peut se demander s'il s'indique d'héberger un bureau de poste dans un magnifique bâtiment classé.

À bref délai, nous n'allons rien changer. Mais je ne vois pas pourquoi il faudrait se garder de prendre des mesures s'il existe des solutions qui soient plus appropriées pour les habitants de Saint-Trond et les clients de La Poste.

11.03 **Ludwig Vandenhove** (SP.A): Mon entretien avec La Poste a été reporté à demain. Si, à l'issue de cet entretien, nous optons pour l'emplacement le plus moderne, je demanderais instamment que ce bâtiment historique reçoive le plus rapidement possible une nouvelle

waarover we nu spreken. Het is immers een historisch gebouw dat zelfs gedeeltelijk geklasseerd is. U zult het met mij eens zijn dat het niet aangenaam is als in één van de grootste winkelstraten van de stad een gebouw leeg staat. De ideale combinatie is dienstverlening en commerciële activiteit. Als er door De Post in samenspraak met de stad geopteerd zou worden voor optie I, dan moet er uiteraard zo snel mogelijk worden gedacht aan een alternatieve mogelijkheid voor het gebouw waar het hier over gaat.

destination.

11.04 Minister **Rik Daems**: Dat lijkt mij logisch.

11.04 **Rik Daems**, ministre: Voilà qui me paraît logique.

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

12 **Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de retributieproblematiek" (nr. 7799)**

12 **Question de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la question de la rétribution" (n° 7799)**

12.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, indien mijn informatie juist is, zou u juridische stappen hebben ondernomen tegen het besluit van 29 maart 2002 van de Vlaamse regering betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbare domein, de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken.

12.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Le ministre aurait entrepris des démarches juridiques contre l'arrêté du 29 mars 2002 du gouvernement flamand concernant l'octroi de licences, la fixation et la perception de redevances pour l'utilisation privée du domaine public, des routes, des voies navigables et des digues. Il a d'abord voulu faire instaurer une exception pour Belgacom et lorsqu'il n'y est pas arrivé, il a introduit un recours général contre l'arrêté.

Door deze maatregel werden in belangrijke mate de telecomoperatoren getroffen, onder andere Belgacom. Mijnheer de minister, ik meen te weten dat u hebt gepoogd bij de toepassing van dit besluit van de Vlaamse regering in een uitzondering te laten voorzien ten aanzien van Belgacom. Dit is echter niet gelukt en daarom heeft u beslist een algemeen verzet aan te tekenen tegen het desbetreffende besluit. Op die manier worden uiteraard ook alle andere telecomoperatoren geholpen. Als bevoegde minister moet u inderdaad het belang van Belgacom behartigen, maar daarnaast bent u ook minister van heel de telecomsector en hoort u het algemeen te verdedigen.

Est-ce exact ? Pourquoi le ministre a-t-il pris cette décision ? S'est-il concerté avec le gouvernement flamand à ce sujet ? N'y avait-il pas d'autres solutions ?

Ik heb dan ook een informatieve vraag. Is het juist dat er tegen het besluit van de Vlaamse regering verzet werd aangetekend? Mag ik uw motieven terzake kennen? Was dit het enige middel dat u restte? Hebt u overleg gepleegd met de Vlaamse regering? Heeft dit eventuele overleg niets opgeleverd zodat u verplicht werd juridische stappen te zetten?

12.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik heb een antwoord dat uit twee delen bestaat: enerzijds de opportuniteit en anderzijds het juridische aspect.

12.02 **Rik Daems**, ministre: Le gouvernement flamand estime qu'en raison de la politique fédérale, les communes perdront une série de revenus. Il recherche donc des compensations. Il estime les avoir trouvées en instaurant une redevance sur le câblage qui

Collega Van Hoorebeke, de Vlaamse regering is van mening dat door het eigen beleid de gemeenten een aantal inkomsten zullen mislopen – het gaat hier meer bepaald over de intercommunales – waardoor er compensaties moeten worden gevonden aan de

inkomstzijde. De Vlaamse regering zal het niet met deze woorden zeggen, maar daar gaat het in feite om. Om hieraan tegemoet te komen, wil de Vlaamse regering een retributie invoeren op bekabeling die op of in openbaar Vlaams domein zijn gelegen. Voor de telecomsector creëert dit besluit een specifieke situatie omdat de wet van 1991 in een vrije toegang voorzag teneinde de liberalisering van de sector te promoten en de kostprijs voor de cliënt te drukken. Deze maatregel van de Vlaamse regering gaat natuurlijk in tegen de geest van deze oorspronkelijke wetgeving. Indien de Vlaamse regering een retributie op bekabeling zou invoeren, zullen de telefoonbedrijven verplicht zijn deze kosten door te rekenen in de telefoonfactuur. Dit heeft bij mij tot de vraag geleid waarmee ik dan wel bezig was wanneer wij hier in de commissie twee tot drie jaar hard hebben gewerkt om de vrijmaking van de markt te versnellen. Ik meen in alle bescheidenheid dat we daarin in belangrijke mate zijn gelukt. Het resultaat is dat de gemiddelde tarieven zowat met 15 tot 20% zijn gedaald. Als ik dan moet vaststellen dat een andere autoriteit, door een verplichte doorrekening van de kosten, de tarieven weer doet stijgen en de klant niet eens zal weten waaraan dit te wijten is, ontlokt dit bij mij een reactie.

Dit is de reden waarom ik op een bepaalde manier heb geredeneerd met betrekking tot de inhoud en de juridische consequenties. Wat de inhoud betreft, is deze problematiek een aantal keren ter sprake gekomen tijdens overleg tussen de gemeenschappen, de gewesten en de federale regering. Ik heb met de heer Stevaert daarover ook persoonlijk overlegd. Wij waren terzake wel degelijk tot een vergelijk gekomen waardoor de telecomsector slechts zeer beperkt zou worden geraakt.

De historische operator zou in termen van universele dienstverlening immers anders kunnen worden beschouwd. Gelet op de link van de andere operatoren met de historische operator zou het effect ook voor hen voelbaar kunnen worden. Naar mijn mening hadden we terzake een fatsoenlijke regeling kunnen vinden waarvan ik vandaag nog altijd aanneem dat ze ook in de praktijk moet worden gebracht. Ik verbaas mij wel over het feit dat dit tot op vandaag nog niet is gebeurd want dit had tot een aantal decretale wijzigingen moeten leiden. Ik heb evenwel begrepen dat de inwerkingtreding van deze bepalingen pas in het najaar terug op het tapijt van de Vlaamse regering zal terechtkomen.

Wat mij betreft, lijkt het mij wijselijk om de goede contacten met de heer Stevaert voort te zetten om uiteindelijk in de praktijk te brengen wat wij hadden afgesproken, met name een relatief klein effect van deze maatregel voor de telecomsector. Op die manier doe ik ook geen afbreuk aan de bedenking dat iemand die het terrein van een ander gebruikt het niet abnormaal moet vinden dat daarvoor een vergoeding wordt gevraagd en dat dit niet van toepassing is op de telecomsector, zoals het ook niet op het water van toepassing is. Ik ben van mening dat een telefoon net zo goed tot de universele dienstverlening behoort als andere basisdiensten.

Op het juridische vlak is het wel zo dat de Vlaamse regering dit voorstelt als een retributie terwijl ik van mening ben dat het veeleer gaat om een belasting. Een belasting is algemeen terwijl een retributie meer specifiek van aard is. Als het specifieke gebruik dermate algemeen is dan is er sprake van een belasting. Op dat

est situé dans ou sur le domaine public flamand. Une telle mesure va à l'encontre de l'esprit de la loi de 1991 qui visait à assurer un libre accès. Pendant deux à trois ans, nous avons tenté de libéraliser rapidement le marché. Les taux moyens ont baissé de 15 à 20 %. Quand une autre autorité risque de réduire à néant ces efforts, je ne peux que réagir. Ce seront d'ailleurs les consommateurs qui devront payer la facture.

Plusieurs fois, une concertation a eu lieu au sujet de cette problématique entre l'autorité fédérale et les Communautés et les Régions. Nous avons conclu un accord de sorte que le secteur des télécoms ne soit touché que de façon limitée.

Il me semble sage d'exécuter l'accord que j'ai passé avec M. Stevaert et de réduire l'impact pour le secteur des télécommunications. Par ailleurs, je respecterai ce faisant le principe selon lequel le recours aux services d'autrui est rétribué.

Le gouvernement flamand présente cela comme une rétribution mais selon moi, il s'agit d'une taxe, laquelle ne relève pas de la compétence régionale. Si la solution que M. Stevaert et moi-même proposons ne débouche sur aucun résultat, je vais devoir envisager de passer à l'action. L'utilisateur des télécommunications ne doit pas payer une facture plus salée – ce qui constituerait une forme de taxe déguisée – parce que le gouvernement flamand pénalise financièrement les communes.

moment komt men terecht in een constitutionele discussie over wie bevoegd is om terzake de grondslag en de uitvoering te bepalen. Als het in dit geval gaat om een belasting is het zeker geen regionale bevoegdheid. Dit is een juridische discussie waarbij het Vlaamse Gewest de interpretatie hanteert dat het hier gaat om een retributie, terwijl ik deze maatregel interpreteer als een belasting wat in overtreding is met constitutionele constructie in dit land.

Indien de zeer elegante oplossing die ik met de heer Stevaert heb afgesproken – die vooral de consument ten goede komt zonder te raken aan de bedoeling van de Vlaamse regering, meer bepaald het compenseren van een verlies aan inkomsten voor de gemeenten door een andere ontvangst die vergelijkbaar is en uit dezelfde sector komt – geen resultaat oplevert, zal ik mij beraden over de actie die moet worden ondernomen. Het lijkt mij moeilijk verdedigbaar dat de telecomgebruiker een zwaardere factuur zal moeten betalen omdat de Vlaamse regering heeft beslist bepaalde maatregelen te nemen die ertoe hebben geleid dat de gemeenten minder inkomsten hebben. Op dat moment is het wel een verkapte belasting want de gebruiker zal overeenkomstig zijn gebruik van telecomproducten, maar zeer onevenredig verdeeld, bijdragen in de financiering van de gemeenten. Dit lijkt mij noch politiek, noch maatschappelijk echt verdedigbaar.

Dit is een vrij algemeen antwoord op uw vraag. In het najaar zullen wij ongetwijfeld terugkomen op deze problematiek overeenkomstig de stand van zaken in het dossier.

12.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn verduidelijking.

Mijnheer de minister, u hebt terecht gewezen op het gevaar voor de consument dat in de maatregel van de Vlaamse regering schuilt. Hebt u al een juridische actie ondernomen of gaat het louter om overleg? Ik neem aan dat er geen sprake is van termijnen die kunnen verstrijken zodat u voor een voldongen feit wordt geplaatst.

12.04 Minister Rik Daems: Indien er acties komen, moeten die worden gevoerd door de bevoegde instanties, in dit geval de bedrijven zelf of het Belgisch Instituut voor Post en Telecommunicatie. Ik heb nu geen informatie waaruit blijkt dat die actie reeds werd opgestart. Uit de informatie blijkt wel dat de actie – indien nodig – kan worden gestart.

Ik heb nu geen antwoord op uw vraag over mogelijke vervaldagen. Ik denk aan de klassieke 60 dagen voor de Raad van State. Het lijkt mij vanzelfsprekend dat men daarmee wel degelijk rekening houdt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de dreigende mislukking van de liberalisering van de Belgische telecomsector" (nr. 7800)

13 Question de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le risque d'échec de la libéralisation du secteur des télécommunications en Belgique" (n° 7800)

12.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): La mesure flamande présente en effet un risque pour le consommateur. Le ministre a-t-il entrepris des actions juridiques ou a-t-il simplement mené une concertation ?

12.04 Rik Daems, ministre: Si des actions doivent être entreprises, elles doivent l'être par les instances compétentes, en l'espèce les entreprises elles-mêmes ou l'IBPT.

13.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag sluit eigenlijk aan bij mijn voorgaande vraag. U hebt ook gesproken over de liberalisering van de Belgische telecomsector en het harde werk dat het Parlement via deze commissie in dat verband heeft verricht. Nu zijn er signalen die erop wijzen dat die liberalisering door de economische toestand wel eens in het gedrang zou kunnen komen. Mij bereikt een noodkreet van de alternatieve operatoren die zich ten opzichte van Belgacom in een minder gunstige positie bevinden.

2001 was een moeilijk jaar, een *annus horribilis*: de economische crisis, 11 september 2001, een overcapaciteit, minder bestedingen door operatoren en consumenten. In de laatste vijftig jaar kende men slechts zes maal een daling in de bestedingen: 4% in 1986, maar 22% in 2001! Om de zes dagen was er een faillissement. Er was voor de eerste maal een daling van de gsm-verkoop. De toegevoegde waarde per werknemer in de telecomsector daalde van boven de 10% in de periode 1995-2000 tot 4,7% in 2001. De werkgelegenheid bij de telecomoperatoren is in 2001 gedaald met 7%. Belgacom kende de kleinste winstgroei sinds 1994, namelijk 4%. Men kende de kleinste omzettoename in 12 jaar. Belgacom daalt met 1,4%, maar Proximus heeft een belangrijke rol gespeeld om de daling of het verlies te beperken. Er is een einde gekomen aan de prijsverlagingen en de eerste prijsverhogingen hebben zich voorgedaan. Dit om u te zeggen dat 2001 een slecht jaar was, maar dat 2002 nog slechter zal zijn!

Tevens rijst het probleem van de alternatieve operatoren. Hun probleem situeert zich op het vlak van marge en winstgevendheid. Ofwel is men afhankelijk van Belgacom, ofwel investeert men in eigen infrastructuur. Er is dus een dubbel probleem: enerzijds, de schaalgrootte en, anderzijds, de afhankelijkheid van de incumbent, Belgacom. Bovendien blijft het regelgevend kader in gebreke, want het BIPT heeft geen slagkracht zoals in Nederland wel het geval is voor OPTA: dat kan dwangsommen opleggen, wat bij ons niet kan. Bovendien staat het BIPT onder voogdij van dezelfde minister die bevoegd is voor Belgacom. De vraag rijst of daar geen tegenstrijdige belangen spelen.

Het nieuwe wetsontwerp inzake het wettelijk kader dat ondertussen door de Ministerraad werd goedgekeurd, heeft een negatief advies gekregen van de Europese Commissie. Toch is het goedgekeurd. U zult dat wel willen verduidelijken. Ik besluit dat de liberalisering waar iedereen – u ook – zwaar werk voor heeft geleverd, dreigt te mislukken. Daar heeft noch de consument, noch Belgacom, noch de regering baat bij.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de precarie situatie van de sector? Bent u bereid een groep van deskundigen aan te stellen of een manager uit de sector aan te duiden om u hierin bij te staan om een snelle actie te kunnen doorvoeren in de tweede helft van 2002 om uiteindelijk drama's te vermijden?

13.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, ik dank de collega voor zijn vraag. De telecomsector moet door een dubbel dal: het dal van de normalisering van de markt en, op hetzelfde ogenblik, het dal van een algemene economische terugval. Die laatste heeft meteen

13.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Un nombre croissant d'éléments semblent indiquer que l'évolution de la situation économique risque de nuire à la libéralisation du marché des télécommunications. L'an dernier fut une *annus horribilis* dans le secteur: recul économique, surcapacité, réduction des dépenses de la part des opérateurs et des consommateurs et nombreuses faillites. Les analystes prévoient un tableau encore plus noir pour cette année.

Un problème qui s'est posé récemment est celui des opérateurs dits "alternatifs". Ils doivent faire face à la dépendance à Belgacom d'une part et à leur taille limitée d'autre part. En outre, la réglementation reste défailante, en raison notamment du manque de combativité de l'IBPT. Le projet de loi créant un nouveau cadre légal a déjà été approuvé en Conseil des ministres mais a essuyé un avis négatif de la Commission européenne. La libéralisation du marché des télécommunications belge a donc démarré sous de mauvais augures.

Le ministre a-t-il pleinement conscience de la précarité de la situation dans laquelle se trouve le secteur? A-t-il l'intention de désigner personnellement un groupe d'experts ou un manager issu du secteur pour aiguiller au mieux la libéralisation?

13.02 Rik Daems, ministre: Le secteur des télécoms traverse actuellement une double crise: la normalisation du marché d'une

een rechtstreekse impact op een volumegoed als telecomseconden. Wat doet een bedrijf als het slechter gaat? Het drukt de variabele kosten. Als de activiteit verlaagt, zullen de variabele kosten op zichzelf ook al lager liggen. Telecommunicatieverkeer is bij uitstek een van de punten waar het eerst enig effect te voelen is en waarvan men het eerst de resultaten in minder positieve zin ziet.

Betekent dit nu dat in algemene termen er een groot probleem zou bestaan? Dat hangt van de visie af. Sommige economen zullen het als positief beoordelen dat een aantal bedrijven failliet gaat, terwijl andere economen dat dan weer spijtig zullen vinden. Het is moeilijk om daarin positie in te nemen. Ik vind het maar normaal dat er een logisch evenwicht tussen vraag en aanbod komt in een rijpe markt. De markt is vandaag, zowel voor mobiel als vast telefoonverkeer, relatief volwassen aan het worden, behalve dan voor het internetverkeer. Daar is naar mijn aanvoelen nog heel wat groeipotentieel aanwezig. Met internet bedoel ik dan zowel vast als mobiel.

Dat is daarom niet voor vandaag natuurlijk, omdat je nu juist de combinatie van market settling en minder economische activiteit hebt. Het is die dubbele combinatie die het hem doet, los van – laten wij daar ook maar eerlijk in zijn – de enorme verkeerde businessmodellen die in het recente verleden werden gehanteerd. Wat is er gebeurd in de telecomsector, zoals zo vaak in een technologische sector? Men heeft potentiële groei verrekend in een model van dalende eenheidsprijs, dus potentieel grote winst, en die projectie is men gaan vertalen in de waarde van een bedrijf dat niet eens die activiteit op dat ogenblik heeft ontplooid. Dat is wat men dan gereflecteerd heeft gezien op de beurs, met van die gekke prijzen die onvermijdelijk moesten dalen.

De voorzitter zal het mij niet kwalijk nemen dat ik mij in een van mijn dossiers toch gelukkig prijs: in tempore non suspecto, zowat tweeënhalf jaar geleden, heb ik tegen de hele goegemeente in geweigerd om met Belgacom naar de beurs te gaan. Daar waren twee redenen voor: het zou, ten eerste, strategisch een verkeerde daad zijn om in de context van een strategische operatie waarin men het bedrijf als een element van en een belangrijke telecomspeler op de Europese markt erkent, en bovendien nog verankerd in Brussel, niet te behouden. Ten tweede, had ik toen al het voorbeeld van Aircom waarbij vroeg of laat de gewone beursgebruiker, de gewone man die toch voor een paar duizend euro's ook eens iets kocht, de pineut zou zijn. Kijk rondom u. Ik denk dat wij met zijn allen de gewone man in dit land voor een serieuze financiële aderlating hebben behoeft.

Een bijkomend gegeven is dat daardoor Belgacom financieel een van de beste telecombedrijven van de hele wereld is. Dat is niet het enige element: ook het excellente management heeft daar zeker in belangrijke mate toe bijgedragen. Ook de weigering om wat iedereen toen de meest logische stap vond, te zetten, om de redenen die ik toen ook heb vermeld, maakt duidelijk dat de juiste visie op die markt toen toch is gevolgd. U kunt nu zeggen dat ik geluk heb gehad en dat mag, maar ik heb toen reeds duidelijk de redenen aangegeven die vandaag worden bevestigd. Op zichzelf was dat ook niet moeilijk, want als men zoals ik enige beurskennis heeft, ziet men dat ook wel aankomen.

part, et le recul général de l'économie de l'autre. Ce dernier facteur a bien entendu une incidence directe sur le volume des communications. En période difficile, chaque entreprise tente d'abord de réduire ses coûts variables. Si les activités diminuent, les coûts variables diminueront automatiquement.

Doit-on dès lors parler de véritable problème dans le secteur des télécoms? Les avis divergent. Certains économistes avancent que les faillites incessantes assainissent le marché, d'autres déplorent cette situation et y voient le symptôme d'un malaise économique. J'estime personnellement qu'il est inévitable que dans un marché mature, un équilibre s'installe entre l'offre et la demande. Ces derniers temps, le marché est devenu "adulte" en matière de téléphonie fixe et mobile, à l'exception des communications par internet. En ce qui concerne cette dernière catégorie, un certain potentiel de croissance existe toujours.

Ce ne sera pas pour tout de suite car deux facteurs se combinent : la situation du marché et une activité économique moindre.

Que s'est-il passé dans le secteur des télécommunications? On a tablé sur la croissance potentielle d'un marché où les coûts unitaires évolueraient à la baisse et on a extrapolé la valeur d'une entreprise. Voilà l'explication pour les cours boursiers démentiels. *In tempore non suspecto*, il y a deux ans et demi environ, j'ai refusé l'entrée en bourse de Belgacom, contre l'avis général. Tout d'abord, il aurait été stratégiquement erroné de ne pas maintenir une importante entreprise de télécoms sur le marché européen. Ensuite, il y a eu le précédent d'Aircom, où le petit investisseur a été le dindon de la farce. C'est ainsi que Belgacom est devenue une des

De sector dan. Neem het jaar 2001. Ik geef toe dat het nu reeds half 2002 is en dat op het eerste gezicht de weerslag dit jaar scherper lijkt te zijn. Voor 2001 zijn de feiten niet zo scherp als de perceptie. De gsm-markt in 2001: in België 2.780.000 gsm-toestellen geleverd. Wij zitten boven de 6,5 huishoudens op tien die een nieuw toestel aanschaffen of 27% van alle inwoners. Dit geeft aan dat de markt nog niet eens rijp was vorig jaar, terwijl ze daar nu naar tendeert. In de klassieke groeicurve zitten we echter nog niet eens aan de volledige aftopping aan de bovenkant. Er is dus nog een groei mogelijk. De zeer grote bekabeling in dit land en het zeer grote aandeel van de vaste lijn op onze markt zorgen ervoor dat het punt van maturiteit inzake mobiel telefoneren sneller zal worden bereikt dan in meer noordelijk of meer zuidelijk gelegen landen, waar men minder vaste lijnen heeft. Dat is een normale vaststelling, daar hoeft men niet wiskundig begaafd voor te zijn.

In de loop van 2001 was er voortgezette vooruitgang op het gebied van internet. Het aantal aansluitingen nam toe met 30%. Een van de koplopers in de OESO-landen is België, zeker als het gaat over breedbandaansluitingen. Daarin zijn wij een absolute wereldtopper. Wij hebben immers de technologie in huis met Alcatel en ADSL, gecombineerd met Belgacom. Tegelijk hebben wij een aantal spelers als Telenet die op die markt actief zijn.

Inzake de bestedingen kan ik verwijzen naar het European Information Technology Observatory, een van de klassieke instituten als indicatie voor de telecominformatie. De telecomuitgaven, dus uitrusting en diensten, kenden in 2001 een stijging met 11%. Voor 2002 wordt een groei van 13% verwacht.

Als ik die drie elementen bij elkaar neem, is het niet zo dat de feiten de zeer negatieve perceptie bevestigen. Wat wel waar is, is een andere trend, namelijk dat er een neerwaartse lijn te zien is in de reële winstcijfers. Daarbij kan men twee bedenkingen maken.

Ofwel zegt u dat het slecht gaat met de sector, ofwel zegt u dat het goed gaat met de liberalisering. Het moet een beetje van de twee kanten komen. De te verwachten kostenstructuur in een rendabele omgeving van een bedrijf constitueert zich altijd trager dan dat de liberalisering van de markt de prijs drukt. Ik verklaar mij nader. Als er concurrentie is, zal de consument sneller een lagere prijs voorgeschoteld krijgen dan dat het bedrijf zich heeft geadapteerd en de kosten mee naar beneden heeft gebracht om dezelfde rendabiliteit te behouden. Dat is het fenomeen. Het is mijn inschatting dat we, onder andere, dat fenomeen waarnemen.

Ik geef u een ander cijfer dat die situatie een beetje weergeeft. Als u de omzet ziet van de alternatieve operatoren – de OLO's – merkt u dat de omzet van die OLO's op twee jaar tijd van een goede 200 miljoen euro in 1999 meer dan verdubbeld is naar 500 miljoen euro in 2001, terwijl de totale markt niet dezelfde groeicijfers heeft gekend. Dat betekent voor mij ook dat de marktopeningen die wij hier hebben bewerkstelligd, hebben toegelaten dat uitgerekend de alternatieve operatoren hun marktaandeel – hoe bescheiden ook in het totaal – hebben uitgebreid, terwijl Belgacom in dezelfde periode een omzetzak van 1,2% heeft vastgesteld. We zien hier het effect van het werk dat we samen hebben verricht. Ik krijg in die context

rares entreprises de télécommunications au monde qui soit financièrement saine. L'excellente gestion dont elle fait l'objet y est sans doute pour quelque chose. Nous avons manifestement analysé très clairement le marché.

J'en viens à présent au secteur. Considérons l'année 2001, bien que les répercussions semblent plus importantes cette année-ci. En Belgique, 2.780.000 appareils GSM ont été vendus et l'on sait que 6,5 ménages sur 10 ont fait l'acquisition d'un nouvel appareil. Cela indique que le marché n'était pas encore mature l'an dernier. Il reste donc une marge de croissance, bien que l'importance du réseau câblé et de la part de marché occupée dans notre pays par la téléphonie fixe a pour conséquence que le point de saturation est atteint plus rapidement que dans des pays qui comptent moins de lignes fixes. En ce qui concerne l'Internet, des progrès marqués ont été enregistrés en 2001. La Belgique fait partie du peloton de tête, tout particulièrement pour les connexions à large bande. Nous disposons en effet de la technologie nécessaire et d'acteurs actifs sur le marché, tels Telenet.

Pour des informations sur les affectations, je vous renverrai à l'Observatoire européen des technologies de l'information. Les montants dépensés pour les télécoms ont augmenté de 11 pour cent et nous escomptons une croissance de 13 pour cent cette année. A la lumière de ces trois facteurs, nous observons une tendance à la baisse des bénéfices.

Avant de pouvoir s'adapter à la nouvelle situation, il faut qu'une société diminue le prix de son produit sous la pression de la concurrence. Initialement, la rentabilité de la société baisse

een veeleer genuanceerd beeld van wat algemeen als een malaise wordt gezien, onder andere omdat men de spectaculaire ontslagen à la Messier, Paul Smits, Ron Sommer ziet. Die ontslagen zijn logisch als u ziet in welke staat zij de bedrijven hebben achtergelaten, zeker wat hun schuldpositie betreft. Quod non voor Belgacom, want naast de niet-beursgang zou men ook de UMTS-veiling opnieuw kunnen opdiepen. Ik heb daarop veel kritiek gekregen, maar vandaag wordt toch heel duidelijk dat wij de juiste weg hebben bewandeld. Ik geef toe dat het minder heeft opgebracht dan ik had gewild, maar het bedrag lag daar toch vrij dicht bij. Die visie heeft ervoor gezorgd dat onze operatoren vandaag niet kapot zijn, daar de grotere operatoren in andere landen wel kapot zijn. Ik zeg niet dat Base – als derde speler – het vandaag heel gemakkelijk heeft, maar Mobistar en Proximus hebben absoluut geen last van het UMTS-verhaal omdat het op een correcte manier, met een juiste timing en binnen een correcte bandbreedte, op de markt is gebracht.

Als ik heel algemeen uw vragen bekijk, meen ik dat er alle reden is om dit verhaal op de voet te volgen. Ik heb dat ook aan het BIPT gevraagd. Ik veronderstel dat zij daarvoor met experts in de markt zullen werken om na te gaan dat er geen overschuld komt. Het in evenwicht komen van de markt mag niet doorschieten in het stukmaken van een aantal nog zwakke bedrijven, waardoor we op een bepaald ogenblik zouden vaststellen dat er geen concurrentie meer is, hoewel wij de markt hebben geliberaliseerd. Ik denk dat dit uw basisopmerking is. Daarop kijken we toe, hoewel we ons de vraag moeten stellen hoe we moeten optreden als we zulks vaststellen. Dat is absoluut geen evidentie, gegeven zowel het Europees als het Belgisch mededingingskader. We kunnen vandaag gerust zeggen dat het kader aan zo'n specifieke situatie niet is aangepast.

Ik wil nog een laatste opmerking maken. Ik denk dat het wetsontwerp inzake het BIPT vandaag op de agenda staat. Staat het pro memorie op de agenda? Wel, wij zullen er straks misschien heel even over spreken. Ik heb reeds geruime tijd een protocol met het BIPT afgesloten, waarin zij hun onafhankelijkheid – nu vertaald in het wetsontwerp – al meer dan een jaar uitoefenen.

Het schrijven dat ik van de Europese Commissie heb ontvangen, maakt twee opmerkingen over de grond van het ontwerp. Toch zijn zij uitermate tevreden omdat wij een van de landen zijn die terzake een geweldige vooruitgang boeken, voorzover het dit Parlement betreft om mij te volgen in dit wetsontwerp. Dat is natuurlijk aan de collega's in deze commissie en in de plenaire vergadering om daarover te beslissen.

alors incontestablement. C'est ce à quoi nous assistons en l'occurrence.

Les nouveaux opérateurs ont vu leur chiffre d'affaires plus que doubler en deux ans, même si la croissance sur l'ensemble du marché n'a pas évolué dans les mêmes proportions. Belgacom a vu son chiffre d'affaires diminuer au cours de cette période. Le malaise en Belgique est donc relatif, même si l'on prend en considération les démissions logiques de plusieurs topmanagers. L'abandon de l'entrée en bourse et la vente aux enchères des licences UMTS nous ont permis de garantir la survie des opérateurs. Le gain est moins important que prévu, mais le résultat final n'en reste pas moins positif.

L'observation qui revient constamment est que la libéralisation du marché pourrait entraîner la chute d'un certain nombre de sociétés en difficulté et qu'en fin de compte, il ne soit plus du tout question de concurrence. C'est pourquoi nous devons suivre de près le dossier, comme le fera l'IBPT grâce à ses experts. Le fait que les dispositions européennes et belges en matière de concurrence ne sont pas adaptées à la situation actuelle pose évidemment problème.

En réalité, le projet de loi sur l'IBPT arrive après les faits. Il y a plus d'un an déjà, j'ai conclu avec l'IBPT un protocole qui établit son indépendance.

Enfin, la Commission européenne est satisfaite des résultats obtenus par la Belgique jusqu'à présent.

13.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de minister, uw antwoord geeft duidelijk aan dat u op de hoogte bent van de moeilijke situatie. U benadert het iets genuanceerder dan ik. Ik ben iets pessimistischer omdat de gegevens vanuit de sector zijn aangebracht. Ik zou in elk geval willen vragen dat u niet alleen via het BIPT, maar ook op andere manieren een verdere opvolging verzekert. In het laatste deel van uw antwoord hebt u eigenlijk de

13.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Le ministre est plus optimiste que moi. L'objectif n'est pas que Belgacom soit la seule entreprise à subsister et je me félicite dès lors de ce que le ministre suive le dossier de près.

kern van de zaak aangeraakt. Ik verwijs naar de liberalisering en de vrije markt, maar de vrije markt kan zich zodanig organiseren dat uiteindelijk alleen nog Belgacom overblijft. Dat is waarschijnlijk in het verleden toch niet de bedoeling geweest. Ik ga akkoord dat u de zaak verder volgt.

Wat het BIPT betreft, heb ik een persmededeling gekregen van het Platform Telecomoperators and Service Providers, die betreuren dat de federale regering verzuimt de toezichthouder op de Belgische markt de vereiste bevoegdheden te geven om krachtadig op te treden. Dit zal ter sprake komen in het kader van de bespreking van het wetsontwerp. Mijnheer de minister, u merkt toch dat deze kwestie gevoelig ligt?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de ontruiming van de Financietoren" (nr. 7769)

14 Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "l'évacuation de la Tour des Finances" (n° 7769)

14.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, wij zullen niet veel tijd nodig hebben als de minister een concreet antwoord kan formuleren.

Mijnheer de minister, ik heb vorige week in de persberichten van de Ministerraad vastgesteld dat men in het kader van de verkoop en het opnieuw in huur nemen van de Financiëntoren aan de eigenaar heeft gevraagd om de werken rond de asbestsanering en een aantal renovatiewerken te laten uitvoeren. De overheid heeft dat gebouw voor 25 jaar in huur genomen. Uit de mededeling heb ik begrepen dat in het verkoopcontract stond dat het asbest in het gebouw volledig moet worden verwijderd. De Ministerraad heeft aan u als bevoegd minister gevraagd om een definitieve vervangende huisvesting te zoeken in Brussel voor de huidige bezetters van de toren en in het bijzonder voor de FOD Financiën.

Ik heb daarover een aantal vragen. Uit de mededeling werd voor mij niet duidelijk wat er in het contract precies is bepaald in verband met die renovatie- en asbestsanering. In de beslissing van de Ministerraad van 5 juli staat dat de Staat tot 30 juni – de week ervoor – de kans had te beslissen of de sanering geheel of gedeeltelijk zal gebeuren. Als het fasegewijs zal geschieden, vraag ik u wanneer de werken starten. Hoelang bedraagt de uitvoeringstermijn? Moet u intussen de huidige huur verder betalen? Wie zal de huurprijs voor de nieuwe huisvesting betalen? Wat is het totale kostenplaatje? Waarom spreekt men over de vervangende definitieve huisvesting? Kunt u me daarover iets meer informatie geven?

14.02 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, de verhuurder verbindt zich tot de verwijdering en evacuatie conform de regelgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van alle materialen in het gehuurde goed die asbest bevatten, zoals deze in

Je l'invite à le faire par l'entremise de l'IBPT mais aussi d'autres canaux.

La plate-forme des opérateurs télécoms et des fournisseurs de services m'a transmis un communiqué de presse relatif à l'IBPT dont il ressort que celui-ci ne disposait pas des compétences nécessaires pour agir efficacement. Voilà qui illustre bien le caractère épineux de la question.

14.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le Conseil des ministres a décrété que la Tour des Finances pouvait être évacuée pour permettre la nécessaire rénovation du bâtiment. Quelles sont les modalités exactes de l'évacuation décidée par le Conseil des ministres? Quelles sont les dispositions précises du contrat relatif à la rénovation et au désamiantage?

Le loyer actuel doit-il entre-temps être payé? Qui prendra en charge ce loyer?

Pourquoi parle-t-on d'un nouvel hébergement définitif à Bruxelles? Si c'est effectivement le cas, où cherchera-t-on ces nouveaux locaux?

14.02 Rik Daems, ministre: Le désamiantage sera pris en charge par le propriétaire du bâtiment. Il réalisera les travaux nécessaires

de asbestinventaris zijn opgenomen, alsook de materialen die niet in die inventaris zouden zijn opgenomen. Dat is een eenvoudig antwoord.

Ten tweede, wanneer wil de eigenaar deze werken uitvoeren? De werken worden uitgevoerd in een termijn van drie jaar, te rekenen vanaf 1 januari 2005.

Ten derde, hoe kan de Ministerraad op 5 juli beslissen dat de Staat tot 30 juni de kans heeft om te beslissen? Dat is gewoon contractueel vastgelegd. De twee contractuele partijen – de Staat en de verhuurder-eigenaar-renoveerder – hadden bepaald dat er een beslissing moest worden genomen of men de toren al dan niet in zijn geheel zou leegmaken omdat daaraan een aantal consequenties is verbonden. Ik geef u een aantal voorbeelden zonder in detail te hoeven treden. Als men het gebouw in een keer leegmaakt, ligt de vaste renovatiekost lager dan bij een renovatie in verschillende fasen, waarbij men een vaste installatie moet verplaatsen, bepaalde gedeelten van het gebouw 100% asbestveilig moet maken met afdekkingen, enzovoort.

De Ministerraad heeft beslist dat de toren in zijn geheel wordt leeggemaakt.

Ten vierde, de Regie der Gebouwen zal de huurprijs betalen. In het contract wordt verwezen naar een huurprijs na renovatie die marktconform is. Dat betekent dat die prijs op dat ogenblik zal te vergelijken zijn met de op dat ogenblik vigerende huurprijs op de markt. Daar moeten we zeker onder blijven. Dat is contractueel bepaald.

Men spreekt in de mededeling over een definitieve huisvesting omdat er, naar mijn persoonlijke inschatting, twee opties zijn. Als men in één keer verhuist – de Ministerraad heeft mijn optie gevolgd – kan men alles wat eruit is gehaald laten waar het dan naartoe gaat, alles erin laten of een combinatie van beide. We moeten minstens de overweging maken om op dat ogenblik alles of een deel op een andere locatie te laten staan en andere zaken in het gerenoveerde gebouw binnen te brengen.

Ter informatie, op dit ogenblik zijn de diensten van Financiën verspreid over meer dan 27 locaties in Brussel.

Dat is de verklaring van die terminologie. Ik voeg er meteen aan toe dat de Ministerraad desbetreffend nog geen definitieve beslissing heeft genomen.

14.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, maar u hebt mij niet geantwoord op de vraag of de huidige huurprijs dan ook verder moet blijven betaald worden aan de groep BREVAST.

14.04 Minister Rik Daems: Ik ken de details van het contract niet uit het hoofd. Mijns inziens is er, afhankelijk van het leegmaken in zijn geheel van de toren, een tussenkomst in de te betalen huur door de regie in de andere locatie. Ik kan u daarover wel informatie bezorgen.

entre le 1^{er} janvier 2005 et le 1^{er} janvier 2008. Un contrat a été établi. Le Conseil des ministres a choisi l'option que je préconisais, à savoir l'évacuation complète de la tour.

Le loyer sera déterminé par la Régie des bâtiments.

14.04 Rik Daems, ministre: Je ne connais pas les détails du contrat. Je présume que la Régie des bâtiments prend une partie à sa charge.

14.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Ik zou wensen er iets meer informatie over te krijgen, want in het andere geval betaalt u ofwel tweemaal huurgeld, ofwel zal de eigenaar, door het betalen van het huurgeld, de sanering deels mee betalen.

14.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Alors vous risquez de payer deux fois le loyer

14.06 Minister Rik Daems: Mijnheer de voorzitter, wat dat betreft, misschien toch een caviat. Men maakt natuurlijk een algemene financiële berekening, die op zich niet eens conflictueus is met het feit dat men huur begint te betalen vanaf de dag van de aankoop, die gewoon doorloopt en men elders moet huren. Of bijvoorbeeld is de huur over de 27 jaar onderbroken met twee jaar en wat hoger dan de andere jaren. Of de huur loopt continu door en is op al die jaren wat lager. Dat is bijgevolg een financiële berekening waarbij niet eenduidig kan worden gesteld dat men tweemaal betaalt. Zo kan de vergelijking niet worden gemaakt. Ik zal dat specifieke aspect eruit lichten en u daarover, via de voorzitter, informeren.

14.06 Rik Daems, ministre: Dans la situation actuelle, il est impossible de calculer simplement qui paie quel loyer. Cela demande un certain temps !

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

15 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de basisbankdienst van De Post" (nr. 7803)

15 Question de Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le service bancaire de base de La Poste" (n° 7803)

15.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in artikel 5 van het contract stel ik vast dat men het heeft over het feit dat De Post aan eenieder die ouder is dan 12 jaar de opening van een rekening zonder kasfaciliteiten, met een minimale dienstverlening, overschrijvingen, domiciliëringen, doorlopende opdrachten, debetkaart, en het eventueel gratis beheer van die rekening, waarborgt.

15.01 Frieda Brepoels (VU-ID) : La semaine dernière, le gouvernement a déposé un amendement à la proposition de loi instaurant un service universel bancaire. Cet amendement assimile La Poste aux autres établissements de crédit en ce qui concerne la prestation d'un service bancaire de base. La Poste devra contribuer au financement d'un fonds de compensation; elle pourra également demander l'intervention de ce fonds.

In het amendement is bij voorbeeld bepaald dat er sowieso maximaal een basisbedrag van 12 euro vereist zal zijn. De vraag rijst welke tussenkomst van de Staat De Post zal ontvangen op basis van het beheerscontract voor het leveren van die universele dienstverlening. Moeten er dan geen wijzigingen worden aangebracht aan het beheerscontract om een en ander op mekaar af te stemmen en zodoende verwarring tussen het ene en het andere te vermijden?

Dans quelle mesure cet amendement est-il compatible avec les dispositions du contrat de gestion conclu récemment ?

Werd dit voorstel besproken met de raad van bestuur van De Post, met de gedelegeerde bestuurder? Welke reacties werden hier op gegeven?

Quelle contribution financière La Poste recevra-t-elle de l'Etat afin de garantir ce service universel de base ?

In dat verband kwam even de problematiek aan bod van de uitbetaling van de pensioenen aan huis. Als men inspanningen vraagt van De Post om de basisbankdienst te organiseren op het niveau zoals het nu in het voorstel is vervat, moet men dan ook de uitbetaling niet terugschroeven tot op een niveau dat vooral nog een dienstverlening organiseert aan personen die het echt nodig hebben en de anderen uitsluit. Ik bedoel daarmee het opzetten van een organisatie ten aanzien van anderen die kunnen gebruik maken van die basisbankdienstverlening inzake de uitbetaling van de pensioenen.

Des modifications doivent-elles être apportées au contrat de gestion ? Dans l'affirmative, lesquelles ?

Cette proposition a-t-elle été examinée en profondeur avec l'administrateur délégué et le conseil d'administration de La Poste ? La poursuite du paiement des pensions à domicile sera-t-elle réglée ?

15.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik zal een kort, maar precies antwoord geven. Als ik lange antwoorden geef, zijn deze vaak genuanceerd, om niet te zeggen niet precies.

Collega, in het beheerscontract is bij de beslissing duidelijk aangegeven dat de aanduiding die betrekking heeft op het ter beschikking stellen van een rekening voor elkeen boven de 12 jaar en alles wat er bijkomt maar mogelijk is in de context van het invoeren van de bancaire en universele dienstverlening. Daarbij moest natuurlijk worden voorzien in een financiering voor het geval er een onevenwicht zou zijn. Deze financiering zou gebeuren via een vehikel, "compensatiefonds" genaamd. Dat is een logische werkwijze wanneer men een universele dienstverlening op gans de sector van toepassing maakt.

De bankverenigingen en De Post hebben op mijn initiatief overleg gepleegd om gezamenlijk een akkoord uit te werken over uitgerekend de tekst die u terugvindt in de wetgeving betreffende de universele bancaire dienstverlening. Dat betekent meteen dat niet de overheid in deze een betaling aan De Post dient te verrichten voor het verlenen van – net zoals andere bankinstellingen – het concept "universele bancaire dienstverlening", maar dat desgevallend een compensatie door het Compensatiefonds zou worden gegeven.

Dat is de context van hetgeen tot stand is gekomen. Er was wel degelijk overleg met De Post; het is ook conform het beheerscontract, want de beslissing zelf over het beheerscontract heeft uiteindelijk ook de beslissing over het invoeren van universele bancaire dienstverlening tot gevolg. Bovendien is het niet de overheid, maar de sectorgebruiker als dusdanig, die via het Compensatiefonds – zoals het hoort bij universele dienstverlening – de financiering op zich zal nemen.

Het element "pensioenen" heeft hiermee niet direct te maken, alhoewel ik niet uitsluit dat, ingeval wordt voorzien in een brede universele dienstverlening in de nabije toekomst in heel de banksector, het probleem deels zou kunnen worden opgelost. Dit is een ander luik van het beheerscontract en het heeft te maken met onder meer de veiligheid van de postbodes die, zoals u weet, in bepaald regio's van ons land geregeld worden aangevallen, bij voorbeeld in de regio Charleroi. Wie daar nog postbode wil zijn met een pensioenomslag in zijn tas, moet wel zeer voorzichtig zijn op straat! Dat is echter een andere problematiek die hiermee geen verband houdt.

15.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de minister, mag ik uit uw antwoord besluiten dat u geen wijzigingen aan het beheerscontract van De Post aanbrengt?

15.02 **Rik Daems**, ministre: Une modification du contrat de gestion conclu avec La Poste n'est pas nécessaire.

Dans le cadre du service universel bancaire, un accord a été passé avec l'Association belge des Banques et La Poste. J'ai convenu avec La Poste que l'Etat ne lui verserait rien pour assurer ce service universel mais qu'elle pourrait faire appel au fonds de compensation. C'est donc l'utilisateur du secteur qui financera lui-même ce service en utilisant les moyens de ce fonds que La Poste contribuera à financer.

15.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Puis-je en conclure que le ministre n'apporte aucune modification au contrat de gestion et ne prévoit

pas d'intervention financière pour La Poste en ce qui concerne cette tâche spécifique de service bancaire de base ?

15.04 Minister **Rik Daems**: Ja.

15.05 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Is het ook zó dat de Staat evenmin een financiële vergoeding aan De Post zal leveren voor dit onderdeel als universele bancaire dienstverlening? In dat geval moet de clause uit het contract worden gehaald.

15.06 Minister **Rik Daems**: Nee. In feite werd dezelfde definitie overgenomen. Of het er instaat of niet, in het slechtste geval betekent het hier een dubbeltelling. Ik denk dat uiterekend onze discussie in deze commissie over universele dienstverlening in de brede zin van het woord, via het beheerscontract van De Post er mee toe geleid heeft dat uiteindelijk een belangrijk aspect van de universele dienstverlening in de bancaire sector van toepassing is geworden. Het stoort dus niet dat het erin staat. Mocht ik een nieuw beheerscontract maken, dan zou ik het er niet moeten in vermelden. Tot daar klopt uw redenering, maar ik herhaal het, het stoort niet dat het erin staat, te meer dat men maximaal – daarom maakte ik even een opmerking bij het woord “maximaal” – naar het voordeel kan vragen voor de basisdienstverlening. In het contract van De Post staat dat het ook gratis kan, maar het niet hoeft te zijn.

15.06 **Rik Daems**, ministre: C'est exact. Je voudrais une fois encore souligner qu'un aspect important du service universel a été réalisé avec ce contrat de gestion

15.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de minister, op dat punt is uw antwoord mijns inziens correct is, maar het staat in het beheerscontract toch vermeld als één van de punten onder de financiële prestaties, waarvoor een vergoeding wordt geleverd. In die zin raad ik u aan het eruit te halen of duidelijk te maken dat op dat vlak voor dezelfde dienst geen dubbele financiële vergoeding zal worden betaald. Die bezorgdheid leefde bij de commissieleden.

15.07 **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Le ministre doit préciser clairement que les pouvoirs publics ne prévoient pas de financement double pour ce service de base.

15.08 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik dank de collega voor haar bezorgdheid voor een goed financieel bestuur.

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

16 **Question de Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les relations entre la Régie des bâtiments et les établissements scientifiques fédéraux" (n° 7828)**

16 **Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de betrekkingen tussen de Regie der Gebouwen en de federale wetenschappelijke inrichtingen" (nr. 7828)**

16.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): Je suis désolée, monsieur le ministre, mais les établissements scientifiques fédéraux ont publié un superbe livre blanc qui fait le point sur la modernisation des établissements scientifiques fédéraux placés sous l'autorité du ministre de la Recherche scientifique. Je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt et j'ai constaté qu'un chapitre entier était consacré aux relations entre les établissements scientifiques et la régie des bâtiments. Ce chapitre pose une série de questions et de problèmes et fait également une série de propositions très concrètes. J'aimerais

16.01 **Marie-Thérèse Coenen** (ECOLO-AGALEV): De federale wetenschappelijke instellingen hebben een witboek gepubliceerd met een stand van zaken van hun modernisering. Een hoofdstuk is gewijd aan de relatie met de Regie der Gebouwen en stelt een aantal vragen, maar formuleert

savoir comment le ministre compte répondre à ces demandes telles qu'elles sont proposées dans ce livre blanc et qui portent en fait sur une meilleure collaboration, une meilleure entente et une meilleure concertation entre les institutions concernées et la régie elle-même, d'autant plus, comme le disent ces instituts, qu'eux-mêmes sont souvent habilités à mieux connaître et mieux savoir finalement ce qui est le plus judicieux en termes d'aménagement et de rénovation des bâtiments par rapport aux collections qu'ils ont à conserver.

Je souhaite aussi savoir comment vous comptez intégrer le projet qui est dans le livre blanc dans le budget de la régie des bâtiments, comment ces besoins sont pris en compte, selon quel calendrier. Les institutions fédérales ont souvent été les parents pauvres d'une politique et ce livre blanc est pour cela un outil assez intéressant à utiliser et à exploiter. Je voulais aussi savoir quelle serait la part qui serait déjà prise en charge dans le budget 2003. Ces institutions signalent qu'il y a de grosses opérations à faire et qu'il est urgent de les réaliser.

16.02 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, madame Coenen, première remarque assez générale: toute institution comme celles que vous mentionnez, en rapport avec la régie des bâtiments comme avec toute autre institution ou tout autre département, pratique ce que j'oserais appeler l'art du « demandable » alors que pour ma part, je dois nécessairement pratiquer l'art du réalisable. Ceci dit, il y a une différence entre ce qu'on peut demander et ce qu'on peut faire. Il est donc clair que tout ce qui est faisable le sera dans les limites du budget que la régie des bâtiments pourra attribuer aux ESF. À ce sujet, un premier contact aura lieu demain entre mon cabinet et celui de mon collègue Ylieff, parce que la discussion sera mise sur l'agenda au conseil des ministres de vendredi matin. Il faut dire – et j'aurais espéré que vous l'auriez remarqué – que, dans les dernières 25-30 années qui se sont écoulées, sauf les trois dernières, très peu a été fait. En revanche, en ce qui concerne le budget de la loterie nationale, j'ai moi-même ajouté 10 millions d'euros par an afin de pallier le problème des institutions scientifiques.

Je pourrais vous donner toute une liste d'exemples de travaux qui ont été réalisés, qui auparavant ne l'étaient pas et qui ont pu être financés d'une part grâce au fait que j'ai décidé des priorités dans les budgets de la loterie nationale et dans le budget de la régie elle-même.

Cela dit, il est clair que dans une discussion entre M. Ylieff et moi-même, je suppose qu'un plan quinquennal sera proposé au ministre du Budget pour obtenir des moyens supplémentaires. En effet, les crédits d'investissement normaux ne permettent pas de planifier ces grands projets, sauf si l'on estime que, demain, il ne faut plus aménager de bureaux pour nos fonctionnaires et qu'il convient seulement d'attribuer des moyens à ces institutions que j'estime très importantes, à la différence de mes prédécesseurs qui n'ont pas fait grand chose pour elles. Je vous fournirai, monsieur le président, une liste de toutes nos réalisations et peut-être qu'un jour on pourrait en discuter entre nous.

16.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le ministre, le livre blanc évoquait aussi d'autres éléments, pas uniquement une question de politique. Ma question était beaucoup

ook een aantal zeer concrete voorstellen. Hoe zal u die vragen, die vertrekken van een betere samenwerking tussen de instellingen en de Regie, beantwoorden? Welke middelen zullen worden opgenomen in de begroting 2003?

16.02 Minister Rik Daems: Er is een verschil tussen wat je kan vragen en wat je kan doen. Al wat haalbaar is, zal worden verwezenlijkt, zij het binnen de gestelde budgettaire beperkingen.

De bespreking zal vrijdagochtend op de agenda van de ministerraad worden geplaatst. Morgen is er een eerste gesprek gepland tussen mijn kabinet en dat van de heer Ylieff. Ik neem aan dat de minister van Begroting een vijfjarenplan zal worden voorgelegd om extra middelen los te maken, want met de gewone investeringskredieten kunnen die grote projecten niet in plannen gegoten worden, tenzij men misschien vindt dat het niet meer nodig is kantoren in te richten voor onze ambtenaren.

Ik kan u een hele lijst voorleggen van werkzaamheden die gefinancierd konden worden omdat ik prioriteiten heb vastgelegd in de begrotingen van de Nationale Loterij en de begroting van de Regie.

16.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De draagwijdte van mijn vraag ging

plus générale que le simple fait d'évoquer une politique entre deux cabinets et une espèce d'accord politique entre ces deux cabinets. Il s'agit aussi de mettre en place une cellule spécialisée entre la régie des bâtiments et les établissements scientifiques fédéraux, de façon à ce qu'il y ait un cahier de charges par chantier qui tienne compte de la particularité de chaque institut. Il semblerait qu'il y ait vraiment des problèmes de concordance, de bonne gouvernance de chantiers et de bonne gestion, de réponses adéquates aux problèmes qui se posent. Je peux vous faire une copie des remarques des établissements. C'est plus une question de philosophie et de collaboration entre la régie et les institutions.

Je m'attendais quand même à ce qu'une initiative soit prise aux fins de regrouper la régie et les ESF de sorte qu'ils puissent régler les problèmes de gestion subsistant entre eux et répondre à leurs besoins. Il s'agit plus d'une question d'entente et de compréhension, de respect mutuel et de confiance dans les compétences réciproques, car vous ne pouvez pas savoir ce qui est nécessaire pour conserver des tableaux ou des collections particulières. La Régie peut appliquer des normes standard et du dialogue entre les deux émergeront des résultats.

Ils signalent également être rarement au courant de l'agenda dans lequel la Régie compte intervenir ainsi que des délais de réception des travaux finaux. Ils restent, parfois, des mois sans savoir quand ceux-ci seront terminés. Dans ce cas, il importe de miser davantage sur le dialogue.

Dans le cahier blanc, ils mettent en évidence un budget structurel de 25 millions d'euros par an. Ils attendent que cet élément soit structurellement pris en considération de manière à planifier leurs travaux à moyen terme. Cela mériterait toute notre attention.

16.04 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, j'aimerais apporter deux marques supplémentaires. Premièrement, je serais ravi de pouvoir travailler avec un budget supplémentaire de 25 millions d'euros par an afin de pouvoir combler tous les besoins de mes chers collègues des institutions scientifiques.

Par ailleurs, je suis d'accord avec vous pour dire qu'un dialogue est nécessaire. Peut-être serait-il opportun que les institutions prennent contact avec la Régie avant d'écrire leur formidable livre blanc?

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Frieda Brepoels aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de verhoging van de tarieven van De Post" (nr. 7837)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de tarieven van de briefwisseling en de schending van het zo pas ondertekende beheerscontract" (nr. 7838)
- de heer Jean Depreter aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de werking van De Post" (nr. 7867)
- de heer Jozef Van Eetvelt aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en

verder dan het gewoon vermelden van een beleid dat door twee kabinetten samen wordt uitgestippeld.

Het is ook de bedoeling een gespecialiseerde cel op te richten met de Regie der Gebouwen en de FWI, opdat voor het bestek van elke opdracht rekening gehouden wordt met de specificiteit van elk instituut. Naar verluidt is er werkelijk een probleem om gepaste oplossingen aan te reiken voor de problemen die zich voordoen.

De Regie kan standaardnormen toepassen, en de dialoog met de FWI zal resultaten opleveren, evenals betere informatie over de planning van de Regie.

In het witboek stellen de federale wetenschappelijke instellingen een budget van 25 miljoen euro per jaar voorop om hun werking op middellange termijn te plannen.

16.04 Minister **Rik Daems**: Ik zou erg blij zijn als ik per jaar over 25 miljoen euro meer zou beschikken om tegemoet te komen aan alle noden van de wetenschappelijke instellingen.

Een dialoog is inderdaad noodzakelijk. Misschien hadden de instellingen wel contact kunnen opnemen met de Regie, voor ze hun geweldige witboek schreven?

Participaties, belast met Middenstand, over "de nakende postbedeling met twee snelheden" (nr. 7870)

- mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de nieuwe posttarieven" (nr. 7873)

17 Questions jointes de

- Mme Frieda Brepoels au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la hausse des tarifs de La Poste" (n° 7837)

- M. Jan Mortelmans au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les tarifs de la correspondance et la transgression du contrat de gestion signé de récente date" (n° 7838)

- M. Jean Depreter au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le fonctionnement de La Poste" (n° 7867)

- M. Jozef Van Eetvelt au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "l'arrivée imminente d'un service de distribution du courrier à deux vitesses" (n° 7870)

- Mme Marie-Thérèse Coenen au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "les nouveaux tarifs postaux" (n° 7873)

17.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ongeveer tien dagen geleden heeft de commissie de gedelegeerd bestuurder van De Post uitgebreid kunnen ondervragen over het beheerscontract en een aantal andere ontwikkelingen. Ik herinner me dat ik hem heel uitdrukkelijk vragen heb gesteld inzake de tarieven en de initiatieven die hij van plan was te nemen om meer inkomsten te genereren omdat De Post belangrijke verliezen maakt. Hij heeft mij geantwoord dat hij eerst werk wou maken van de verbetering van de kostenstructuur en slechts in een latere fase zou denken aan een verhoging van de inkomsten. Mijnheer de minister, vorig weekend was ik bijzonder verbaasd via de media te moeten vernemen dat De Post vanaf november de tarieven wil "herstructureren", een ander woord voor verhogen. In uw antwoord zult u – zo vermoed ik – wijzen op het gewicht dat wordt verhoogd en de drukwerken, kortom op de verbetering en zult u mij proberen te overtuigen dat het eigenlijk geen verhoging van de tarieven is.

Mijnheer de minister, ik vraag uitdrukkelijk uw aandacht voor de gewone brieven. Daar gaat het immers over in het beheerscontract. Het tarief voor de brieven die door De Post prioritair zouden worden verstuurd, stijgt met 17%. Dat is niet niks. Mijn eerste reactie was dat dit wel een gemakkelijke manier was om de doelstellingen van het beheerscontract te halen. Dit beheerscontract is uitvoerig ter sprake gekomen tijdens ons gesprek. Wij stellen ons vragen over de maatregelen die hij zal nemen om de D+1 te verhogen naar 91 à 93%. Vorig jaar heeft het BIPT uitgerekend dat men slechts 74% haalde. De gedelegeerd bestuurder beweert dat hij dit jaar reeds 91% zal halen. Op dit ogenblik kan hij dat niet bewijzen. Er is geen studie terzake uitgevoerd. Na de vorige vergadering heb ik sterk mijn twijfels over de haalbaarheid ervan. Ik heb het beheerscontract erop nagelezen. Artikel 18 bepaalt uitdrukkelijk de verzendingstermijnen voor prioritaire zendingen. Volgens het beheerscontract zijn prioritaire zendingen de briefwisseling die gefrankeerd is tegen brieftarief. Op dit ogenblik geldt slechts een brieftarief. Drukwerken zijn geen brieven. Er is een brieftarief van 0,42 euro. That's it! Het bestuur van De Post heeft zich ertoe verbonden om dit jaar 91% van al de briefwisseling die gefrankeerd is aan 0,42 euro de eerste werkdag na de afgifte te bezorgen. In 2003 verhoogt dit tot 92%. Er wordt eveneens bepaald dat 97% 2 dagen na de afgifte moet worden

17.01 **Frieda Brepoels** (VU&ID): L'administrateur délégué de La Poste a annoncé qu'il réduira tout d'abord les coûts, pour ensuite s'atteler à l'augmentation des recettes.

Dans cette optique, La Poste compte augmenter les tarifs des envois prioritaires à partir du mois de novembre de pas moins de 17 pour cent ! La Poste pourra ainsi atteindre aisément les objectifs du troisième contrat de gestion. Le contrat de gestion précise explicitement que les envois prioritaires sont des lettres auxquelles on applique le tarif de 0,42 euros; 91 pour cent de ces lettres doivent parvenir à destination un jour après l'envoi. L'administrateur délégué soutient que cet objectif est déjà atteint, mais cela n'a pas encore été vérifié.

Le ministre pense-t-il que cette décision entre dans le cadre du contrat de gestion ?

L'administrateur délégué souhaite par ailleurs assainir les cinq centres de tri, alors qu'une double tarification va générer plus de travail.

En réalité, La Poste a abusé de sa position de monopole pour augmenter les tarifs, bien que la

afgeleverd. Er is hier geen sprake van 3 dagen waarvan nu sprake is voor de niet-prioritaire brieven. Mijnheer de minister, ik heb uw reactie in de pers gelezen. Ik heb begrepen dat ik niet meer moet vragen of u achter deze beslissing staat. U staat erachter en vindt dat deze beslissing past in het beheerscontract. U zult me dat moeten uitleggen, mijnheer de minister.

De tekst is heel duidelijk. Bovendien heeft de commissie hem grondig besproken.

Volgens de gedelegeerd bestuurder is het op het ogenblik onmogelijk om uit te maken hoeveel mensen van het aanbod gebruik zullen maken en bijgevolg ook niet hoeveel meerinkomsten het zal genereren. Als ik het goed begrijp, probeert hij met zijn voorstel een oplossing te vinden voor het politiek compromis inzake de postsorteercentra en de te verwachten problemen in de toekomst – er werd immers beslist het bij 5 sorteercentra te houden – en laat hij de bevolking, de gebruiker, dat betalen. Door een onderscheid te maken tussen prioritaire post en niet-prioritaire post kan er eveneens overdag gesorteerd worden. Mijnheer de minister, kunt u dat uitleggen? Mensen van De Post spreken me hierover aan. Men werkt met 2 zegels. Men moet uitsorteren welke brieven prioritair zijn. De andere kunnen blijven liggen en wachten tot de tweede of derde dag om verstuurd te worden. Wat betekent dat concreet? Er zal meer gesorteerd moeten worden. Ik zie het voordeel niet!

Mijnheer de minister, kunt u toelichten hoe die beslissing past in de liberalisering en de concurrentie die op komst is. Men zou mogen verwachten dat de tarieven zullen dalen. Dat gebeurt steevast in de andere sectoren die reeds stappen gedaan hebben in verband met de vrijmaking van de markt. De Post maakt misbruik van het monopolie dat het overheidsbedrijf tot 2006 nog heeft om snel de tarieven te verhogen. Men stelt dat de tarieven sinds 1997 niet meer verhoogd werden. Dat is geen argument! Iedereen die een brief wil versturen, zal in de toekomst 17% meer moeten betalen om die binnen de normale termijnen bij de bestemming te krijgen. Het kan toch niet de bedoeling zijn een stap achteruit te zetten! Men spreekt over 3 dagen verzendtijd. De gedelegeerd bestuurder heeft het verhaal opgehangen van iemand die naar zijn lief schrijft. Dat soort brieven kan volgens hem gerust een paar dagen onderweg blijven! Het is lang geleden dat ik nog liefdesbrieven heb geschreven.

17.02 Minister **Rik Daems**: Het belang hangt af van de inhoud.

17.03 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Alle gekheid op een stokje, mijnheer de minister, ik blijf erbij dat dat geen argumentatie is. Wat is de échte reden voor de beslissing? Dat is de hamvraag. Ik betreur ten zeerste dat de commissie de discussie terzake niet heeft kunnen voeren met de gedelegeerd bestuurder. De beslissing was op dat ogenblik reeds genomen. Ik voel me als parlamentslid gepakt. In mijn perscommuniqué heb ik het een echte tsjeevenstreek genoemd. Men maakt misbruik van vertrouwen. Men nodigt de gedelegeerd bestuurder uit naar de commissie. Hij licht zijn plannen toe. Een paar dagen verschijnt zijn beslissing in de pers! Ik merk dat een aantal leden van de meerderheid instemmend knikt. Mijnheer de minister, graag kreeg ik een antwoord op al mijn vragen.

libéralisation des services postaux
doive justement viser la réduction
des tarifs.

Quelle motivation sous-tend cette
décision ? Cette décision a de
plus été prise à l'insu du
Parlement.

17.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal mij aan de spreektijd houden.

Mijnheer de minister, ik begin met de woorden waarmee mevrouw Brepoels is geëindigd. Ik voel mij ook beetgenomen.

17.05 Minister Rik Daems: U voelt zich niet gepakt?

17.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Neen, ik voel mij niet gepakt. Ik druk mij wat voorzichtiger uit.

Veertien dagen geleden hebben wij een gedachtewisseling gehad met de nieuwe postbaas, die het nieuwe beheerscontract kwam toelichten. Ik herinner mij nog, en ik heb dat nagelezen in het uitstekende verslag dat de diensten hebben opgemaakt, dat hij op mijn vraag over de dag+1 antwoordde dat naar middelen gezocht werd om door een betere identificatie de garantie te geven dat die belangrijke zendingen tijdig zou arriveren. Heel binnenkort zouden daarover enkele initiatieven worden aangekondigd, maar op dat moment kon hij daarover niets zeggen. Ik vroeg mij toen af, of u dat nu wel of niet gelooft, waarom hij dat toen niet kon zeggen. Hij wilde daarover op dat moment niet uitweiden, zoals hij zelf zei.

Nu weet ik waarom hij dat toen niet wou. Ten eerste, is zijn maatregel namelijk nogal controversieel, en dan druk ik mij zacht uit. Ten tweede, tot vervelens toe moeten wij als parlementsleden vaststellen dat het Parlement altijd op de tweede plaats komt. Blijkbaar wordt er eerst naar de pers gehold. Het Parlement, dat zijn controletaak ernstig wenst te nemen, kan wachten. Dat is de manier van werken uit het verleden. Ik had gehoopt dat dit met uw komst zou veranderen, want u hebt altijd gezegd dat u een parlements lid blijft en dat u het parlementarisme hoog in het vaandel voert. Ik merk daar tot op vandaag eigenlijk niet veel van.

Uit de pers vernam ik dat De Post nieuwe tariefstructuren heeft bekendgemaakt en dat de briefwisseling ingedeeld zal worden in prioritaire en niet-prioritaire zendingen.

Samen met nog veel andere mensen stel ik ten eerste vast dat wij mogen spreken van een ernstige tariefverhoging voor de bestelling van brieven, hoe men dat ook draait of keert. Ik vraag mij af of dat te rijmen valt met de bewering van de postbaas dat het zijn eerste opdracht was om de kostenstructuur te verlagen en dat daarna pas naar inkomsten wordt gekeken.

Ten tweede, de verdeling in prioritaire en niet-prioritaire zendingen is volgens mij een schending van het beheerscontract. Ik hoop dat u er mij zodadelijk van zult kunnen overtuigen dat dit niet het geval is, maar ik vrees daarvoor. Ik lees letterlijk in het beheerscontract dat De Post er zich toe verbindt een maximum aantal prioritaire zendingen uit te reiken, dat wil zeggen de briefwisseling, gefrankeerd tegen brieftarief, op de eerste werkdag volgend op de afgifte. Dat is dus die norm van 91%, waarvan sprake. Dat wil dus niet meer of niet minder zeggen dan dat 91% van alle binnenlandse post op de dag+1 besteld zou moeten worden.

Ten derde, over dag+3 is er volgens mij geen sprake in dat

17.06 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): J'ai le sentiment d'avoir été roulé. Lors de l'audition avec le nouvel administrateur délégué de La Poste, celui-ci nous a dit qu'il ne pourrait mettre à exécution les projets d'optimisation de la distribution du courrier ordinaire. Les causes de cette situation ne me paraissent pas claires : la nouvelle tarification de la Poste bafoue le contrat de gestion conclu il y a peu. Pourquoi le ministre n'a-t-il soufflé mot sur la modification des tarifs lors de la présentation du nouveau contrat de gestion ? C'est décidément toujours le Parlement qui est informé en dernier !

Il coûtera désormais plus cher d'envoyer une lettre ordinaire avec le service J +1. La distinction faite entre les envois prioritaires et les envois non-prioritaires constitue une infraction au contrat de gestion, qui ne laisse aucune marge d'interprétation en la matière. Le consommateur fait les frais de ce jeu de dupes.

beheerscontract, of het zou moeten gaan over het restprocentje dat er na dag+2 nog zou overblijven.

Mijnheer de minister, u mag het mij niet kwalijk nemen, maar ik vrees eigenlijk dat wij er sterk op achteruit gaan. Uit de pers en uit studies van de heer Thys verneem ik dat 40% van de mensen voor de snelle post zal kiezen en dat 91% van die post op dag+1 besteld moet worden, betekent dit dat nog maar 36% van de binnenlandse post op de dag+1 besteld zal moeten worden. Volgens mij is dat de realiteit.

Graag verneem ik wat u daarop te antwoorden hebt.

17.07 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan mij aansluiten bij de uiteenzetting van mijn twee collega's. Ik zal niet zeggen dat ik gepakt of beetgenomen ben. Wat genuanceerder zou ik willen zeggen dat ik in het ootje genomen ben, wat iets meer Vlaams en vriendelijker klinkt.

Het zou voor het debat van enkele weken geleden nuttiger geweest zijn als wij toen ook over die tarieven hadden kunnen praten, ook al had de afgevaardigd bestuurder ons nog geen correcte gegevens had kunnen verschaffen. Toch zou het zinnig geweest zijn als wij daarover van gedachten hadden kunnen wisselen. Op zijn minst zou hij dan hebben kunnen luisteren naar wat er leeft in de onderscheiden parlementaire fracties.

Ik ben ook van mening dat er nu een maatregel wordt genomen die lijnrecht tegen het beheerscontract ingaat. In het beheerscontract staat vermeld dat het aantal dag+1-bestellingen moet worden opgevoerd tot 90, 91%. Die nieuwe regeling houdt in dat dit niet kan. Daarover zal gediscussieerd moeten worden en het beheerscontract zal door de regering aangepast moeten worden, want ik denk nog altijd dat een beheerscontract door de regering wordt vastgesteld en dat die maatregel tegen het beheerscontract ingaat.

Toen ik de tekst nog eens vluchtig doornam, vroeg ik mij af welk idee aan de basis van die maatregel heeft gelegen. Was het in de eerste plaats een besparingsmaatregel? Dan kan ik die maatregel begrijpen, want er zitten wel wat besparingselementen of wat meer inkomsten in. Of beoogt men een beter functioneren van De Post in het algemeen? Dan meen ik dat de concrete, vooropgestelde maatregelen niet in die richting gaan en dat de andere voorstellen zodanig vaag zijn dat zij niet concreet naar voren komen.

Ik heb ook enkele problemen met de afschaffing van het tarief voor drukwerk. Het is zeer eigenaardig dat dit tarief gewoon wordt afgeschaft. Ik dacht dat de nieuwe rol van De Post erin bestond zoveel mogelijk de optimale verspreider te zijn van de directe mail, bij wijze van spreken. Wat zal dat betekenen voor de bedrijfswereld en voor zovele anderen, wanneer dat bijzondere tarief voor drukwerk zal worden afgeschaft?

Ook heb ik vragen rond de regeling die, als ik mij niet vergis, erin zou bestaan dat de brief naar landen binnen de Europese Unie dunderd wordt dan naar landen buiten de Europese Unie. Dat is eigenaardig, want wij leven in de Europese Unie. Ik dacht dat het een van de taken of opdrachten van De Post was in de eerste plaats het verkeer

17.07 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Il y a quelques semaines, La Poste abandonnait l'idée de "Early Post" dont elle propose à présent une variante. La hausse de tarif proposée ne porte désormais plus sur la précocité de l'heure de la distribution mais sur le jour de délivrance d'un colis postal. Aux dires du ministre, cette mesure n'est pas contraire au contrat de gestion ni aux directives européennes. Je ne partage absolument pas ce point de vue.

Comment le ministre concilie-t-il la mesure proposée avec l'objectif d'augmenter le nombre de distributions le jour suivant (J+1) d'un pour cent chaque année, à commencer par 90 pour cent du courrier?

Je regrette enfin d'avoir dû prendre connaissance par la presse des nouvelles mesures tarifaires, sans avoir pu en discuter au Parlement avec le ministre et l'administrateur délégué.

Cette mesure est-elle dictée par un souci d'économie?

Je m'étonne de la suppression du tarif des imprimés. Quelles en seront les conséquences pour les entreprises?

Est-il exact que les tarifs des envois à destination de certains pays de l'Union européenne seraient supérieurs à des tarifs vers des pays extérieurs à

binnen de Europese Unie te bevorderen, maar blijkbaar gebeurt nu het tegenovergestelde.

Aangezien de minister het project verdedigd heeft, veronderstel ik dat hij over die maatregelen toch van gedachten gewisseld heeft.

Het is ook de bedoeling om het absentisme in De Post met 15% te verminderen. Op welke basis zal dat gebeuren? Zullen de postbodes nog meer onder druk worden gezet? Ik meende dat er een algemeen akkoord bestond waarin werd gezegd dat de postbodes meer tijd moeten krijgen om de sociale rol die zij dienen te vervullen nog te optimaliseren. Nu wordt er echter aan gedacht om het absentisme met 15% terug te dringen. Dat is zomaar geen cijfer dat geen gevolgen zal hebben op het terrein zelf.

Kortom, ik denk dat de maatregelen op zijn minst vrij voorbarig zijn, dat er veel onbekende elementen in het dossier zitten en dat het goed zou zijn, mochten wij in deze commissievergadering enige toelichting krijgen over de achterliggende ideeën. Graag kreeg ik ook een antwoord op de vragen die ik gesteld heb.

17.08 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, je m'inscris tout à fait dans la discussion qui a eu lieu. Si je m'étonne de l'annonce faite par M. Thys, elle ne m'inquiète pas trop! En effet, à peine était-il sorti du parlement qu'il demandait, par voie de presse, 300 millions d'euros alors qu'il n'en avait pas touché un mot lors de notre débat à propos du budget de La Poste!

17.09 Rik Daems, ministre: C'est inexact. Il a clairement demandé 300 millions d'euros!

17.10 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): J'ai pris la peine de relire le contrat de gestion. Je constate que dans l'article 2, il est bien précisé que les tarifs ne peuvent pas augmenter, si ce n'est en fonction de l'index. Quant au J+1, un taux de 91% est prévu pour 2002 et de 95% pour 2005. De plus, ce J+1 doit être valable pour les boîtes levées à 17 heures partout dans le pays. On allait revoir le positionnement des boîtes levées à 19 heures pour mieux équilibrer les emplacements dans l'ensemble du pays puisqu'elles sont davantage centrées sur Bruxelles actuellement. On maintenait le service de levée à 19 heures en fonction des besoins et de l'étude des choix.

J'estime que M. Thys a peut-être réussi son coup en augmentant le tarif pour ceux qui veulent voir leur courrier délivré en J+1! En effet, il réduit le volume des lettres à distribuer de manière drastique étant donné que sur des économies d'échelle, cela commence à peser dans le budget. Avec ces nouvelles tarifications, il peut quasiment prévoir une distribution en J+1 à 100% pour 2003 puisque, je le répète, il y aura nettement moins de courrier à distribuer.

Je rappelle que le contrat de gestion prévoit un tarif pour la lettre courante normalisée qui doit être distribuée à 91% en J+1 en 2002 et à 95% en 2005. C'est cela le contrat entre l'Etat et La Poste! Ce n'est

l'Union? Comment justifiez-vous cette situation?

Cette mesure n'est pas de nature à remédier à l'absentisme chez les postiers. Les obligations que s'impose La Poste ajoutent à la pression qui est exercée sur son rôle social.

Bref, ces mesures sont irréfléchies et il subsiste de nombreuses zones d'ombre. Des éclaircissements seraient donc les bienvenus.

17.08 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De heer Thys had het Parlement nauwelijks verlaten of hij vroeg via de pers al 300 miljoen euro, terwijl hij daar tijdens het debat over de begroting van De Post met geen woord over had gerept!

17.09 Minister Rik Daems: Dat is onjuist. Hij heeft duidelijk 300 miljoen euro gevraagd!

17.10 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Ik herinner eraan dat het beheerscontract voorziet in een tarief voor een genormaliseerde gewone brief die in 2002 in 91 procent en in 2005 in 95 procent van de gevallen de dag na afgifte ter bestemming moet zijn. Dat staat in het contract dat de overheid met De Post heeft gesloten! De tarifiering die de heer Thys voorstelt valt volledig buiten het beheerscontract.

Hoe evalueert u dat, mijnheer de minister? Strookt dat met het beheerscontract? Zijn de bepalingen in verband met de D+1 voor de genormaliseerde brief ook conform dat beheerscontract? Welke sancties kunnen ten aanzien van De Post worden genomen opdat zij zich

pas modifier les tarifications, le poids et le volume des lettres en fonction des possibilités de tri et de distribution en vue d'adapter finalement ces installations à des résultats. Je crois que M. Thys sort là tout à fait du contrat de gestion.

Monsieur le ministre, comment évaluez-vous la nouvelle tarification du courrier? Cette tarification de même que les dispositions prévues pour le J+1 pour la lettre normalisée sont-elles conformes au contrat de gestion? Quelles sanctions peuvent-elles être prises au niveau de La Poste pour qu'elle respecte le contrat de gestion pour lequel l'Etat la finance?

17.11 Jean Depreter (PS): Pour la facilité, je poserai mes questions de mon banc de président.

Monsieur le ministre, le plan stratégique est lancé et les axes prioritaires ont été définis. Les orientations déterminées ont recueilli un large consensus puisque le conseil d'administration s'est prononcé à l'unanimité. MM. Klees et Thys ont même parlé de "climat social parfait". Ceci est relativement rare; c'est donc qu'il existe des éléments tout à fait positifs! Mais je partage évidemment un grand nombre de choses qui ont été dites.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner votre interprétation par rapport à trois éléments?

Le premier élément, c'est le fait que le comité de direction nous annonce que les économies de coûts découlant de la mise en œuvre des projets prioritaires seront mangées d'ici 2007 par l'inflation et l'impact de la réduction du temps de travail à 36 heures. Autrement dit, des économies vont être réalisées mais on sait déjà qu'elles ne seront pas suffisantes.

Le deuxième élément, c'est ce qui concerne les tarifs J+1 et l'augmentation conséquente (environ 16%) de la tarification pour un service qui était déjà rendu – on l'a dit à plusieurs reprises – à 90%.

Le troisième élément, c'est le "one stop shopping". Il me semble que c'est une très bonne idée de vouloir rendre un service intégré mais la question qui se pose est de savoir comment on va faire pour avoir un travail de collaboration avec les filiales.

Ces trois éléments me servent d'introduction par rapport à un problème que je suis amené à soulever maintenant.

Ce n'est peut-être pas le moment idéal pour aborder ce sujet parce que tout le monde est un peu pressé, en fin de session. C'est un problème délicat. Il s'agit du harcèlement sur le lieu de travail qui a été vécu à différents endroits, mais aussi dans ma région. J'ai été interpellé très directement, notamment à cause de problèmes difficiles vécus au bureau de poste de Seneffe.

La question qui m'est posée est de savoir qui a le pouvoir d'enquête et le pouvoir de décision. Quel est le rôle des organisations syndicales sur le terrain et au niveau national, dans ces cas de harcèlement? Quel est le rôle des sociétés privées qui ont le droit d'intervenir, auxquelles on fait appel, auxquelles on demande des rapports et une expertise? C'est notamment le cas de Security ou

aan het beheerscontract zou houden?

17.11 Jean Depreter (PS): Over de vastgestelde beleidslijnen heerst een ruime consensus aangezien de raad van bestuur ze eenparig heeft goedgekeurd. De heren Klees en Thys hebben zelfs de termen "perfect sociaal klimaat" in de mond genomen. Dat wijst toch op het bestaan van zeer positieve elementen!

Mijnheer de minister, ik had graag uw interpretatie gekend in verband met drie elementen.

Het eerste element betreft de mededeling dat de kostenbesparingen die uit de uitvoering van de prioritaire plannen voortvloeien tegen 2007 zullen teniet worden gedaan door de inflatie en door het effect van de arbeidsduurvermindering tot 36 uur. Er zullen m.a.w. besparingen worden gerealiseerd, maar die zullen niet volstaan.

Het tweede element betreft de tarieven D+1 en de aanzienlijke verhoging (om en bij de 16 procent) van de tarieven voor een dienst die al voor 90 procent werd geleverd.

Het derde element betreft de "one stop shopping". Het is een uitstekend idee om een geïntegreerde dienstverlening te willen aanbieden, maar hoe zal men de samenwerking met de dochtermaatschappijen regelen?

Het is een delicaat probleem. Het betreft pesterijen op het werk die op verschillende plaatsen, meer bepaald in het postkantoor van

Securities, j'ai entendu parler des deux. Quelle est la responsabilité des managers des régions et de la direction nationale de La Poste dans ces cas de harcèlement? Et enfin, que peut faire la commission de harcèlement de La Poste qui existe mais dont certains contestent l'efficacité?

Le personnel est inquiet de l'opacité qui règne dans ce domaine. On ne voit pas très clair, on ne sait pas très bien qui décide et qui fait pression dans certains cas. Or, pour que ce plan stratégique qui vient d'être défini réussisse, il faut une adhésion du personnel. Je sais, monsieur le ministre, que vous êtes spécialement attentif à la qualité des relations humaines sur le lieu de travail. Il faut que cette relation humaine soit de qualité pour que ce plan stratégique fonctionne efficacement.

Seneffe, werden vastgesteld.

Wie is bevoegd voor het onderzoek en wie heeft beslissingsmacht? Wat is de rol van de vakbonden in het veld en op nationaal niveau in mobbingdossiers? Welke rol spelen de particuliere bedrijven die het recht hebben om in te grijpen, waarop een beroep wordt gedaan, waaraan expertises en verslagen gevraagd worden, zoals bijvoorbeeld Security of Securities? Welke verantwoordelijkheid dragen de regiomanagers en de nationale directie van De Post bij pesterijen op het werk? Wat kan het meldpunt tegen mobbing van De Post - het bestaat, al betwisten sommigen de efficiency ervan - doen?

Het personeel maakt zich zorgen over de heersende onduidelijkheid. Als men echter wil dat het strategisch plan een succes wordt, moet het personeel erachter staan. Men zal dus veel aandacht moeten hebben voor de kwaliteit van de menselijke relaties op het werk.

17.12 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik geef u een aantal antwoorden inzake reglementen, inzake aanpak van overheidsbedrijven in het algemeen en in verband met De Post in het bijzonder. Daarnaast geef ik mijn mening over de specifieke inschatting van het strategisch plan.

Ten eerste, op de vraag of er enig probleem is van wettelijke of reglementaire aard of inzake het beheerscontract antwoord ik ontkennend. Dat is de mening van het BIPT aan wie werd gevraagd te controleren of er een wettelijke of reglementaire overtreding zou zijn. Quod non. Het BIPT heeft uitdrukkelijk gesteld dat de wet van 1991, de kostengeoriënteerdheid en de betaalbaarheid zijn gerespecteerd. Het kan onbelangrijk lijken, maar voor alles wat ik doe verwijst men mij naar het BIPT. Het BIPT heeft gestatueerd dat er geen probleem is. Eigenlijk wordt hierdoor de vraag of er wettelijke of reglementaire problemen zijn meteen opgelost. Het zou erg zijn indien een beslissing was genomen die niet in overeenstemming was met de wet of de reglementen.

Ten tweede, u ondervraagt mij over tarieven en tarievenstructuur. De wet van 1991 bepaald uitdrukkelijk dat de overheidsbedrijven vrij tarieven en tarievenstructuren vaststellen, wat maar normaal is. Ik bepaal het breder, want ik vind – en ik houd deze lijn aan – dat het de verantwoordelijkheid is van het bedrijf om de commerciële politiek

17.12 **Rik Daems**, ministre: Il n'y a aucun problème sur le plan réglementaire ou légal. L'IBPT le confirme. Les mesures prises sont conformes à la loi et au contrat de gestion. Les entreprises publiques peuvent fixer librement leurs tarifs et leur structure tarifaire. La politique commerciale relève de la responsabilité des entreprises. Le monde politiques ne s'immisce désormais plus dans la gestion quotidienne des entreprises publiques. Cette période est définitivement révolue. En l'espèce, il s'agit d'une libéralisation rationnelle du marché et de la préparation de La Poste à opérer sur un marché libéralisé.

Le conseil d'administration de La Poste a approuvé cette mesure et il en assume la responsabilité.

in te schatten. Uiteraard gebeurt dit in het kader van afspraken gemaakt in het beheerscontract. Dat geldt evenzeer voor Belgacom, waarover ik in deze commissie noch vragen noch interpellaties heb gekregen over de prijs van de ADSL-aansluiting. In feite gaat het hier over hetzelfde.

Ik wil hiermee aanduiden dat de tijd definitief voorbij is dat de politiek zich mengt in het dagelijks beheer en de uitvoering van het strategisch plan van een bedrijf. Ik aanvaard elke opmerking van de parlementscollega's in verband met mijn persoonlijke appreciatie, maar het moet duidelijk zijn dat er drie soorten politiek mogelijk zijn in verband met overheidsbedrijven. Een eerste waarbij de betrokken minister zover ging voor de televisie de nieuwe korte broek van de postbode voor te stellen en dus zelf baas ging spelen bij De Post. Daarnaast was er een periode waarbij men zich niet met het bedrijf bezighield zolang er geen stakingen waren. Nu probeer ik een duidelijke beleidsvisie naar voren te brengen met een rationele liberalisering van de markt waarin het bedrijf evolueert. Ik installeer concurrentie via een pad waar het bedrijf zich kan aanpassen en niet wordt kapotgemaakt door de concurrentie. Daarnaast introduceer ik een autonoom bestuur van de operationele entiteiten van het bedrijf. Ik zal deze principes nooit verlaten. Ik zal steeds op uw vragen antwoorden, maar hoe vervelend zij ook zijn, ik zal mij nooit laten verleiden mij te moeien. De bemoeienis van de politiek heeft immers in bepaalde bedrijven in het verleden tot extreme inefficiëntie geleid. Sta mij toe erbij te zeggen dat het heeft geleid tot het faillissement dat wij allemaal kennen.

Ik zal daar heel gedetailleerd op ingaan als mij in de commissie de kans daartoe wordt geboden. Dat is de waarheid. Ik aanvaard niet dat de politiek zich moeit, hoe goed bedoeld ook, met het mogelijke resultaat dat dit bedrijf over enkele jaren niet klaar is om de concurrentie aan te kunnen. Ik aanvaard niet dat iemand over enkele jaren van mij zal zeggen dat ik de oorzaak ben van latere problemen. Wij zullen met dit bedrijf evolueren zodat het de concurrentie zal aankunnen. Dit is het algemeen kader.

Tussenkomen in tarieven of tariefstructuren is niet eens wettelijk toegelaten. Ik laat mij dan ook niet verleiden om daarop druk uit te oefenen. Daarnet werd erop gewezen dat de raad van bestuur het strategisch plan en deze tariefstructuur unaniem heeft goedgekeurd. Dat is zijn volle verantwoordelijkheid. Ik zal dadelijk mijn appreciatie hierover geven. Ik begrijp dat een aantal collega's hiermee nog moeite hebben, maar ik ben niet in dat geval. Ik herhaal dat omwille van een verkeerd ingeschatte politieke inmenging bedrijven in het verleden werden verzwakt, met enorme gevolgen vandaag. Vele bedrijven zijn, in tegenstelling tot hun buitenlandse concurrenten, niet klaar voor de markt.

Ik houd mij aan deze lijn, een gezonde lijn, die evenwel niet altijd de gemakkelijkste is. Ze leidt immers niet tot politiek succes op korte termijn, waarbij de verantwoordelijke minister met het goede nieuws kan uitpakken en het bedrijf met de gevolgen blijft zitten. Ik zal daar waarschijnlijk een politieke prijs voor moeten betalen, in populariteit, maar ik stap niet af van deze politiek. U kunt dat ondersteunen of niet, maar de komende maanden zal duidelijk worden gezegd waar politiek toe leidt als men zich met zaken bemoeit waar men moet af blijven. Mijn opvatting wordt door de feiten onderbouwd en ik ben

C'est la seule option pour le futur. Je me rends bien compte que cette profonde conviction n'est pas de nature à servir directement mon succès politique personnel.

En ce qui concerne les tarifs, j'estime que cette mesure témoigne d'un respect de la clientèle et d'une volonté de simplification.

Dans trois des quatre cas évoqués, il s'agit même d'une baisse de tarif. Tout cela pour constater qu'on fait dire aux chiffres ce qu'on veut.

Selon l'IBPT, il s'agit d'une hausse moyenne de 5%. Dans la mesure où les tarifs n'avaient plus été majorés depuis longtemps, l'augmentation reste dans des limites très acceptables.

D'une manière générale, l'adaptation des tarifs est correcte. Je n'ai aucune raison de m'y opposer. Il s'agit certes d'une mesure délicate. Mais si le conseil d'administration a jugé devoir la prendre, c'est qu'elle était nécessaire ! L'essentiel est que La Poste soit dûment préparée à affronter la concurrence européenne.

L'interprétation stricte de la norme J+1 me paraît positive. La distinction J+1/J+3 doit faire l'objet d'un contrôle qualitatif.

Le choix du consommateur déterminera bien évidemment dans une très large mesure les conséquences financières de cette mesure.

goed geplaatst in deze om het te weten. Collega Van Eetvelt, wij zullen de kans krijgen om ook uitgebreid terug te gaan naar het verleden.

U vraagt mijn mening over de tarieven. Welnu, ik denk dat de beslissing is genomen om het bedrijf voor te bereiden op de toekomst. Men kan deze beslissing vanuit verschillende hoeken bekijken, al dan niet vooringenomen. Ik denk dat hier ook vooringenomenheid heerst, maar iedereen heeft recht op een mening. Ik zie twee aspecten in deze beslissing: een keuzemogelijkheid voor de klant en een aspect vereenvoudiging.

Wat er uiteindelijk gebeurt is dat de brief tot 20 gram verdwijnt, aangezien er nog enkel de brief tot 50 gram rest. Blijkbaar vergeet men dit in het plaatje te vermelden, maar dat kan ik wel begrijpen. De brieven van 0 tot 20 gram en de brieven van 20 tot 50 gram worden samengevoegd tot een concept van brieven van 0 tot 50 gram. De Post brengt dus een nieuw product op de markt, waarin niet in het beheerscontract is voorzien. De Post mag dat, want wat in het beheerscontract is bepaald, is er.

Net zoals men in deze richting lichtjes overdrijft zal ik nu ook eens lichtjes in de andere richting overdrijven. De brief tot 20 gram, dag + 1, is in het voorstel 7 centiemen duurder. De brief wordt daarentegen 1 centiem goedkoper als men uit eigen keuze een zogezegde wachttijd aanvaardt, wat niet automatisch wil zeggen dat de brief later toekomt. Hij kan evengoed de dag nadien al worden geleverd. De brief tot 50 gram, dag + 1, wordt uiteindelijk 30 centiemen goedkoper. Verkiest men een iets minder snelle bedeling dan wordt hij zelfs 38 centiemen goedkoper. Bij de 4 voorgestelde mogelijkheden zitten er 3 prijsdalingen bij van respectievelijke 1 centiem, 30 centiemen en 38 centiemen en daarbij nog de vierde duurdere oplossing. Dat is ook een manier om het uit te leggen. Het punt is nu dat een iets zwaardere brief dan 20 gram – al is het maar door het bijvoegen van een fotootje – 30 centiemen goedkoper wordt voor dezelfde service. Dat is ook een waarheid.

Ik ga af op hetgeen het BITP vaststelt en dat is dat de mogelijke gemiddelde gewogen prijsstijging 5% bedraagt wat onder de gezondheidsindex van 7,65% over dezelfde periode is. Men heeft mij gemeld dat dit in de meeste andere landen wordt toegepast. Zoals de heer Van Eetvelt al aanstipte, stel ik vast dat drukwerk, dat onder open omslag moest worden verstuurd die alle hetzelfde moesten bevatten en die bovendien bij hetzelfde postkantoor moesten worden afgeleverd, niet meer bestaat. Nu kan men om het even wat bij in de envelop steken en het mee in de postbus stoppen. Dit is ook een niet onaanzienlijk als servicevereenvoudiging en –verbetering.

Natuurlijk had ik liever gehad dat De Post algemene prijsdalingen had kunnen aankondigen. Dat had dan waarschijnlijk wel tot gevolg gehad dat we binnen enkele jaren tot onze spijt zouden moeten vaststellen dat gezien de concurrentie de toestand toch erg is. Het bisverhaal van het zoveelste bedrijf. Daaraan doe ik niet mee. Ik aanvaard de verantwoordelijkheid van een raad van bestuur die is aangeduid om ervoor te zorgen dat De Post klaar is voor de concurrentie. Mijn persoonlijke appreciatie is dat globaal genomen prijsdalingen en kwaliteitsverbeteringen even vaak voorkomen dan in een aantal gevallen prijsstijgingen. Men moet niet alleen mijn

appreciatie in beschouwing nemen, maar ook die van het BIPT. Het BIPT zegt dat het kosten georiënteerd en correct is. Ik zie dan ook niet in waarom ik dat zou weigeren of mij ertegen verzetten, tenzij de collega's wensen dat vanaf september alle tarieven van alle bedrijven waarvan de overheid aandeelhouder is, de revue in deze commissie moeten passeren. Dat is een optie maar niet de mijne. Uiteraard is het een gevoelig onderwerp, anders zou men er niet over beginnen. Vind ik dat het bedrijf gelijk heeft die beslissing te nemen? Ik ga ervan uit van wel, want daarom hebben wij het de verantwoordelijkheid gegeven om dat soort van beslissingen te nemen. Is het een stap achteruit? Ik denk het niet. Ik zie niet in waarom het een stap achteruit zou kunnen zijn. De afgevaardigd bestuurder heeft mij duidelijk gemaakt dat de percentages niet eens dezelfde zijn als deze waarin in het beheerscontract is voorzien. Hij wil daarboven gaan. Hij wil zelfs in een compensatie voorzien voor de brieven dag + 1, die niet op tijd zijn. Ik weet niet hoe hij dat wil realiseren maar hij zal het ons op een bepaald ogenblik wel vertellen. Ik vind het als concept wel sterk dat hij verder gaat dan het beheerscontract en zegt: een dag + 1 is een dag + 1.

De beslissing van de raad van bestuur lijkt mij op bedrijfsniveau minstens verdedigbaar. Hoewel ik natuurlijk ook graag hoeraverhalen zou brengen en op de verbeteringen wijzen, geef ik de voorkeur aan de zekerheid dat het bedrijf binnen enkele jaren concurrerend is en in een markt kan functioneren. Dat is mijn hoofddoelstelling. Drie prijsdalingen en 1 prijsstijging op vier voorstellen lijkt mij een correcte hoofddoelstelling te zijn.

Een aantal specifieke vragen heeft te maken met het concept dag + 3. Zonder hierop vooruit te lopen, lijkt een kwalitatieve controle mij niet onlogisch als men een concept van dag + 1 in een nieuw product giet naar dag + 3. Het lijkt mij niet onzinnig om dat concept te bekijken. Ik doe dat ook opdat ook daarop kwalitatieve maatstaven van toepassing zouden kunnen zijn.

Een laatste bedenking gaat over de liberalisering en de verlaging die door mevrouw Brepoels werd aangehaald. Het is natuurlijk zo dat het juiste domein tot 50 gram gereserveerd blijft tot na 1 januari 2006.

De klant zal beslissen of dit, financieel gesproken, qua inkomsten, een verbetering zal zijn voor het bedrijf. Het kan evengoed dat de keuze van de klant de kostenstructuur positief beïnvloedt. In die context kan men niet eenvoudig stellen dat het posttarief voor brieven omhoog gaat. Het klinkt niet populair, maar als het bedrijf denkt dat het de juiste weg is, dan moeten wij dat ondersteunen. Tot zover mijn mening.

D'autres éléments ont été soulevés, entre autres par vous-même, monsieur le président, notamment en ce qui concerne le coût. Il est clair que dans les dossiers qui ont été mis sur la table – comme vous le savez, le parlement aura chaque année l'occasion de prendre connaissance des explications de l'entreprise elle-même –, le coût est un élément déterminant pour savoir si l'entreprise pourra subsister vu la compétition existante. Si nous comparons La Poste à Belgacom, je constate que les tarifs de Belgacom n'ont pas toujours baissé au cours des dix dernières années. En fait, c'est le marché qui dirige en grande partie la politique commerciale, dans un environnement très concurrentiel. Contrairement à ce que l'on pense,

Er kwamen nog andere elementen aan bod, onder meer de kostprijs, die een beslissend element is om uit te maken of het bedrijf zal kunnen overleven, rekening houdend met de bestaande concurrentie.

Ik weiger een weg in te slaan waarmee ik op korte termijn politiek succes zal oogsten, maar

il existe des alternatives à la lettre. Aujourd'hui, le marché postal est déjà en compétition, à concurrence de 40%. Il semble qu'on oublie cet aspect des choses. Aujourd'hui, des entreprises postales hollandaises, allemandes, françaises, anglaises et même de Singapour occupent notre marché. Dès lors, je refuse de suivre une voie qui recueillera peut-être un succès politique à brève échéance, mais qui à terme risque d'envoyer l'entreprise à la faillite parce qu'elle n'aura pas pu se préparer à la compétition. Je ne peux donc pas accepter cela.

Sur le plan réglementaire et selon le contrat de gestion qui a été mis sur pied par un institut neutre, il n'existe aucun problème. Sur le plan de la politique de gestion du bien de l'Etat, la loi prévoit qu'il revient à l'entreprise elle-même de déterminer sa politique de tarification. Je refuse donc de m'en mêler. Vous m'avez demandé une opinion personnelle: il est évident que j'aurais préféré que les prix baissent. Mais si l'entreprise estime que, vu le contexte commercial, une adaptation des tarifs est nécessaire, je ne peux pas m'y opposer. Je précise que l'augmentation est inférieure à celle de l'index de santé. Il faut savoir que dans une entreprise comme La Poste, le coût salarial dépasse 70% des coûts totaux. Je suppose que ni les membres de cette commission, ni le monde politique ne voudraient entamer des discussions à ce sujet, ni moi non plus d'ailleurs.

Dès lors, si l'on veut sauvegarder l'intérêt de l'entreprise, conserver l'activité postale et même sauvegarder les intérêts du consommateur, je pense qu'il faut accepter cette augmentation de prix. En outre, étant donné que l'augmentation est inférieure à celle de l'index à la consommation, je vois mal comment je pourrais interdire cette décision. Telle est mon opinion, monsieur le président.

J'ajoute que je ne vois aucun problème à ce que M. Thys, qui devait de toute façon venir ici en octobre pour la présentation du rapport annuel, revienne pour en discuter.

17.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de minister, het moet mij van het hart dat uw verhaal – ik durf het woord in de huidige context bijna niet meer te gebruiken – over de politieke bemoeienis in overheidsbedrijven afgezaagd is. Dat punt is hier natuurlijk helemaal niet aan de orde, omdat wij het hebben over het beheerscontract dat precies de relatie bepaalt tussen de overheid en het overheidsbedrijf De Post. Als toezichthoudende minister bent u verantwoordelijk voor het bedrijf. Ik vraag mij dan ook af, mijnheer de minister, welke rol de overheid in het bedrijf als meerderheidsaandeelhouder nog wil spelen? U hebt de link naar andere bedrijven gelegd. Bij Sabena hebben we inderdaad gezien wat er gebeurt wanneer de overheid een overheidsbedrijf van geld voorziet en zich voor de rest niets aantrekt. U neemt op het ogenblik exact dezelfde houding aan. U verklaart dat u er zich niet mee bemoeit. Maar we hebben het hier niet over politieke bemoeienissen, mijnheer de minister. U moet geen misbruik maken van de hier gestelde vragen. Uiteindelijk gaat het hier om de vraag of de relatie tussen de overheid en De Post, die pas in een beheerscontract is gegoten, al dan niet wordt gerespecteerd. Ik blijf erbij dat die niet wordt gerespecteerd.

Wanneer u zegt dat het Parlement of de overheid niets te maken heeft met de tarievenstructuur, dan hebt u volkomen gelijk. Indien De Post had beslist om het brieven tarief in het algemeen te verhogen tot

die het bedrijf op langere termijn naar een faillissement dreigt te leiden omdat het zich niet heeft kunnen voorbereiden op de concurrentie.

Op reglementair vlak is er geen enkel probleem.

Wat het beheer van dit overheidsbedrijf betreft, bepaalt de wet dat het bedrijf zelf beslist over zijn tariefbeleid. Ik weiger dus tussenbeide te komen. Natuurlijk had ik de prijzen liever zien dalen, maar indien het bedrijf oordeelt dat er, in het licht van de commerciële context, een tariefaanpassing moet komen, dan kan ik mij daar niet tegen verzetten.

Als men het belang van het bedrijf veilig wil stellen, de postactiviteit behouden en zelfs het belang van de consument dienen, dan denk ik dat men die prijsverhoging moet aanvaarden.

Ik heb er geen enkel bezwaar tegen dat de heer Thys terugkomt om hierover te praten.

17.13 Frieda Brepoels (VU&ID): Ce que le ministre raconte au sujet de l'immixtion politique dans les entreprises publiques est tout de même démenti aujourd'hui et on l'évoque de manière plutôt inopportune qu'opportune. Quel rôle l'Etat veut-il encore jouer dans cette entreprise en tant qu'actionnaire majoritaire ? N'a-t-il plus voix au chapitre ?

La relation entre La Poste et l'autorité publique qui a été définie dans le contrat de gestion est-elle respectée ? Cette question nous préoccupe et nous craignons que la réponse soit négative. Le contrat de gestion ne permet pas de diversification des tarifs des lettres ni de subdivision entre courrier prioritaire et non prioritaire.

zeg maar 55 cent, dan hadden wij daar geen opmerkingen over kunnen maken. We hadden het wel kunnen betreuren, maar aangezien het contract geen melding maakt van tarieven, hadden wij ook niet kunnen zeggen dat het contract niet werd nageleefd. Wat er wel in staat vermeld, is dat de prioritaire zending – ik lees uit het contract voor: "dit wil zeggen de briefwisseling gefrankeerd tegen het brieftarief" – waarvoor het tarief 42 eurocent bedraagt, verbonden is aan een aantal verzendingstermijnen. Het is duidelijk dat het beheerscontract geen diversificatie toelaat van brieftarieven tussen prioritaire en niet-prioritaire brieven. Dat is in het contract niet overeengekomen, mijnheer de minister. Meer nog...

17.14 Minister **Rik Daems**: Sta mij toe een kleine opmerking te maken. Vergelijken we eens het drukwerk met een brief.

17.15 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Drukwerk is geen brief.

17.16 Minister **Rik Daems**: Inderdaad. Het nieuwe product dat De Post aanbiedt, valt niet onder de toepassing van de definiëring...

17.16 **Rik Daems**, ministre: Il s'agit d'un nouveau produit qui est vendu par La Poste, indépendamment du contrat de gestion.

17.17 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Wat is het nieuwe product? Is een brief die drie dagen na verzending toekomt, een nieuw product?

17.18 Minister **Rik Daems**: Inderdaad.

17.19 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Amai, dat is toch niet correct, mijnheer de minister. Daar gaat het hier toch niet over. We hebben het hier over brieven die aan brieftarief worden verzonden waaraan u heel nadrukkelijk verzendingstermijnen hebt verbonden. Die termijnen worden 10 dagen later met de voeten getreden. Dat is toch nogal duidelijk. De diversificatie tussen prioritaire en niet-prioritaire brieven is gewoon niet voorzien. Als u een dergelijke onderscheid wou invoeren, dan had u zulks toch kunnen voorzien?

17.19 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Une lettre qui est distribuée trois jours après avoir été expédiée n'est pas vraiment un nouveau produit. (*Tumulte*)

La distinction entre courrier prioritaire et non prioritaire est instaurée subitement. Le ministre n'en était-il pas informé avant la semaine dernière ? Le ministre se dissimule derrière l'avis de l'IBPT. Mais ce n'est qu'un avis !

(*Protestation du ministre Rik Daems*)

Ten tweede, ik zou het advies van het BIPT waarnaar u verwijst toch wel eens willen zien. U verschuilt zich erachter door met heel moeilijke woorden te zeggen: "zij hebben gestatueerd dat het geen probleem is, ze hebben de kosten georiënteerd en de betaalbaarheid als correct beoordeeld". Daar ben ik dus niets mee. Ik lees wat ik lees. Tot nu toe kan iedereen hier in de commissie die leest wat in het beheerscontract is overeengekomen, merken dat het met de voeten wordt getreden. Geef mij het advies dan om te lezen. Het blijft tenslotte maar een advies van het BIPT, mijnheer de minister. U bent er als minister verantwoordelijk voor.

17.20 Minister **Rik Daems**: In de commissie krijg ik steeds de opmerking...

17.21 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ik zal afronden.

Le **président**: Si votre réplique se compose d'une question complémentaire, vous avez parfaitement le droit de la poser. A ce moment-là, le ministre répond aux différentes questions complémentaires, s'il y en a. Et le Règlement prévoit que dans ce cas, c'est le ministre qui a le dernier mot.

17.22 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de minister verschuilt zich hier gewoon achter het BIPT. Ik had het advies graag gezien. Ik denk dat het belangrijk is dat het Parlement er inzage in heeft. Ik kan ook lezen, net als iedereen hier. Ten slotte, als de minister zegt dat het bedrijf moet klaargemaakt worden voor de markt en de competitie en dat hij ze de mogelijkheden daartoe geeft, dan doet men dat niet alleen door de tarieven te verhogen. Dat zou te gemakkelijk zijn, mijnheer de minister.

De heer Thys zei hier zelf dat hij de kostenstructuur moet aanpakken en ik had verwacht dat hij dat als eerste uitdaging zou zien. Wij hebben hier geen zicht op de verhoging van de inkomsten, en de aankondiging die hij gisteren deed over de mogelijke compensatie is waarschijnlijk tegengas geven op uw verzoek. Na enkele dagen bleek dat de maatregelen in verband met de verhoging van de tarieven door de bevolking heel slecht onthaald werden. Waar hebben we dat nog gehoord? Als de treinen te laat kwamen gingen we een compensatie krijgen, zo hoorden we 2 jaar geleden, maar daar is ook nog niets van in huis gekomen.

17.23 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer bondig zijn. Ten eerste, ik blijf erbij, mijnheer de minister, dat u ons en dus ook alle burgers van dit land in het ootje hebt genomen. Het is geen goede manier van werken. Ik blijf vaststellen dat de oude politieke cultuur nog steeds bestaat. Als u het daarnet had over TestAankoop, en over het feit dat ze alvorens kritiek te spuien beter eerst met u hadden overlegd, vragen gesteld, opmerkingen gemaakt of verduidelijkingen gevraagd, laat ik dat voor uw rekening. Ik stel daarbij ook vast dat u dezelfde fout begaat en ons hier in de commissie doodleuk hebt laten zitten, zonder dat wij over die zaak werden ingelicht.

Ten tweede, u zegt dat het BIPT geen problemen heeft met de wettelijkheid van al die zaken en dat de reglementering en de wet zouden zijn gerespecteerd. Ik vraag me af of u niet gewoon met woorden speelt en of er wel degelijk is nagegaan of het beheerscontract als dusdanig is nageleefd.

Ten derde, het gaat hier niet over, zoals collega Brepoels ook zei, bemoeienissen van de politiek. Het gaat simpelweg over het controlerecht van de parlementsleden inzake een beheerscontract tussen de Staat en De Post.

Ten vierde, u had het ook over de liberalisering. Of de liberalisering al dan niet zal lukken, hangt niet zozeer af van het feit of de tarieven verhogen of niet, maar is veel meer afhankelijk van de slagkracht van De Post, een slagkracht die ze heeft meegekregen door datzelfde beheerscontract en uiteraard ook op basis van de interne herstructurering van De Post. Op dat vlak vrees ik dat er de komende weken en maanden niet veel meer zal gebeuren. We zullen moeten wachten tot na de verkiezingen om te zien wat er gebeurt. Ondertussen zullen er verschillende maanden zijn voorbijgegaan zonder dat er iets gebeurd is, tijd die verloren gaat.

Als ik daarnet zei dat we er, volgens mij, toch op achteruit zijn gegaan, dan word ik daarin bevestigd door de baas van De Post zelf. Hij hoopt dat veel gebruikers het non-prior systeem zullen kiezen, omdat zijn opdracht dan gemakkelijker wordt. Dat zijn krasse

17.22 Frieda Brepoels (VU&ID): Je voudrais d'ailleurs consulter cet avis. Préparer La Poste au marché libéralisé est une chose, mais augmenter les tarifs tout à coup est une mesure particulièrement maladroite si l'on veut inciter les consommateurs à aimer La Poste.

17.23 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La population est la dupe de cette affaire. A mon estime, *Test Achats* n'a nullement besoin de consulter le ministre avant d'émettre une critique.

L'IBPT aurait déclaré que la modification tarifaire n'enfreignait pas les dispositions légales. C'est ce qui s'appelle jouer avec les mots. La question est de savoir si La Poste respecte ou non le contrat de gestion. Le Parlement est pleinement habilité à le vérifier. Il est déplacé de qualifier ce contrôle d'immixtion politique.

Les chances de survie de La Poste dans un marché libéralisé dépendent plus d'une restructuration interne et du respect du contrat de gestion que de pareilles modifications tarifaires douteuses.

Le directeur de La Poste a confirmé que de nombreux consommateurs opteront pour la livraison J+3, ce qui facilitera son travail. Moins de lettres qu'auparavant seront distribuées à la date J+1. Il s'agit selon moi d'une manœuvre perverse.

verklaringen, vind ik. Die “dag +3” is misschien wel een nieuw product, maar we gaan er toch met minstens een dag op achteruit.

Ten slotte, mijnheer de minister, zegt u dat u verder wil gaan met de “dag +1” en die 91%, maar dan speelt u ook weer met woorden. In de toekomst gaat het dan enkel nog om die prioritaire zendingen en niet over de hele briefwisseling die gefrankeerd wordt tegen de brieftarieven zoals die in het beheerscontract vermeld staan. Als ik dan de rekensom maak, zeg ik dat wij in plaats van 91% prioritaire zending, dus “dag +1”, in de toekomst slechts 36% van de brieven zullen besteld krijgen. Dan gaat het over 91% van die 40% snelle post die aan de mensen geleverd wordt. We spreken dan niet meer over 91% en ik vind dat jammer en eigenlijk ook pervers.

17.24 Jozef Van Eetvelt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal zeer kort zijn. Ook ik had graag het advies van het BIPT gekend, waarin men zegt dat al deze maatregelen niet tegen het beheerscontract zijn. Ik denk dat het nuttig is om het zo vlug mogelijk te kennen, zodat het niet bij een platonische verklaring van de minister blijft. De minister heeft het willen voorstellen alsof de maatregel enerzijds kostenbesparend is en anderzijds een tegemoetkoming is aan de verbruiker. In de tekst staat toch duidelijk dat er werkelijk besparingen zullen zijn, dat er geld tevoorschijn zal moeten komen. Ik lees hier dat de betere efficiëntie van de brievenpost 60 miljoen euro moet opleveren. De vermindering van de kosten van de algemene diensten zou 53 miljoen euro opleveren. Die cijfers hebben toch iets te betekenen en wijzen erop dat de dienstverlening heel wat meer zal kosten.

Wij waren verrast door uw bijna persoonlijke ontboezeming in verband met uw idee over de overheidsbedrijven. Wij hebben er natuurlijk een heel ander idee over. Als ik u bekijk als liberale bewindsman krijg ik de indruk dat liberale bewindslieden niet liever hebben dan dat de overheidsbedrijven op de een of andere manier zouden verdwijnen. Zij zien ze soms liever wat aanmodderen, om dan op een andere manier in de plaats te kunnen treden. Dat is volledig in tegenstrijd met de visie die u daarnet verkondigde.

Bovendien is het fundamenteel oneerlijk om te stellen dat de bemoeizucht van de politiek niet zou mogen bestaan en dat u daar zelf een voorbeeldfunctie in hebt. Wij weten allemaal wat er achter de schermen gebeurt in de relatie tussen de minister en zijn kabinet enerzijds en de overheidsbedrijven anderzijds. Dat is zowel bij u als bij de andere ministers het geval. Laat we elkaar geen Lijzebet noemen, het is zeker geen bewijs van nieuwe politieke cultuur. Het is zeker ook bij u aanwezig. Ik zou het kunnen hebben over wat er op dit ogenblik allemaal gaande is binnen de Nationale Loterij, en zeg nu niet dat u van niets weet. Als u graag zou hebben dat ik nog enkele voorbeelden geef, dan wil ik hier gerust nog tot 20 uur blijven om er met u een open debat over te hebben. Hetgeen ik zeg is dus in volledige tegenstrijd met de visie op de overheidsbedrijven die u gaf. Ik betreur dat u dat hier verkondigt, aangezien wij allemaal weten dat het totaal anders is.

Ik wil ook nog even terugkomen op de postsorteercentra. We weten allemaal dat de postsorteercentra allesbehalve kostenbesparend waren. Iedereen die direct betrokken was bij het beleid, geeft toe dat de visie en de beslissing die werd genomen niet de goede was. Ik

17.24 Jozef Van Eetvelt (CD&V): J'aimerais également prendre connaissance de l'avis de l'IBPT afin de pouvoir contrôler divers éléments. Selon le ministre, il s'agit de mesures d'économie et de simplification. Il est pourtant clairement question d'une augmentation de tarif et le contrat de gestion prévoit bien une réduction des coûts de dizaines de millions d'euros.

Le ministre explique volontiers sa vision politique libérale des entreprises publiques. Il faut comprendre: laissez donc disparaître les entreprises publiques ! Nous ne devons toutefois pas être naïfs et penser que le gouvernement n'intervient plus dans des entreprises comme La Poste. Les exemples sont légion, et si le ministre le souhaite, nous pourrions débattre de ce point. Il n'est par ailleurs pas injustifié que l'actionnaire majoritaire tente de rectifier la situation.

had graag gezien dat de hoofdaandeelhouder in De Post daarin had opgetreden. Op die manier had men kunnen zorgen voor een betere dienstverlening, was men kostenbesparend geweest en was de situatie van het personeel van De Post verbeterd.

17.25 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le ministre, vous dites que vous n'avez pas à vous ingérer dans les entreprises. Or, le contrat de gestion est précisément le rapport entre l'Etat et l'entreprise publique autonome. C'est bien là que se situe le lien structurel et en fonction du contrat, l'Etat verse un montant donné afin que l'entreprise puisse gérer son service de base, service dit universel, service réservé.

D'autre part, j'admets que le contrat de gestion constitue la clef de lecture. Par conséquent, les références jours J+1 et J+2 figurant au contrat de gestion, rien d'autre n'existe. Tout doit graviter autour de ces normes. J'attends que ces normes soient respectées à hauteur de 91% en 2002 et de 95% en 2005 ce, quelle que soit la tarification demandée.

Evidemment, si La Poste peut appliquer les tarifs dont elle décide, nous demandons, pour notre part, que la norme J+1 soit respectée suivant le plan du contrat de gestion qui vient d'être signé. Ce n'est qu'à ce moment que nous assisterons à une diminution du coût de la lettre et bien bête serait celui qui paierait le tarif le plus élevé, puisque finalement, il possède la garantie que la norme J+1 ou J+2 soit atteinte à concurrence de 90, 91 ou 95% en 2005. Voilà ce que représente pour moi la lecture du contrat de gestion.

Je m'associe à l'avis qu'aurait rendu l'IBPT et qui donne l'autorisation d'une augmentation tarifaire, ce qui est possible, en vertu de la clef de trois, en portant le poids des lettres de 20 à 50 grammes, mais je voudrais voir cet avis. Cependant, je le répète, seuls comptent pour moi les références J+1 et J+2 et rien d'autre. A cet égard, il importe d'être clair, net et ferme vis-à-vis de l'entreprise La Poste.

17.26 Jean Depreter (PS): Monsieur le ministre, en ce qui me concerne, je n'ai pas reçu de réponse spécifique par rapport à la problématique du harcèlement. Mais je peux y revenir à la rentrée car derrière celle-ci se cache toute la problématique du climat à l'intérieur de l'entreprise. Il n'y a pas urgence en la matière, mais peut-être pourriez-vous me transmettre un document, que j'étudierais pendant les vacances? De votre côté, vous pouvez retravailler le texte jour et nuit pour peaufiner le tout d'ici le mois de septembre!

Par ailleurs, beaucoup de choses peuvent être dites sur le plan du fonctionnement du marché. En ce qui me concerne, je ne demande pas que vous apportiez de réponse complémentaire précise.

Etant donné que certaines répliques constituaient en des questions

17.25 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): U zegt dat u zich niet met het beleid van de bedrijven mag inlaten. De beheersovereenkomst is echter de structurele band tussen Staat en autonoom overheidsbedrijf. Op basis van die overeenkomst kent de Staat een bepaalde dotatie toe, zodat het bedrijf kan instaan voor zijn basisdienstverlening, de zogeheten universele dienstverlening, die een gereserveerde dienst is.

Het beheerscontract is de basis, de normen D+1 en D+2 zijn de referentiepunten. Die normen moeten in 2002 dus voor 91 procent worden nageleefd en in 2005 voor 95 procent, dit ongeacht de posttarieven, wat de prijs voor het verzenden van een brief dus zou moeten doen dalen.

Ik sluit me aan bij het advies dat het BIPT zou hebben verstrekt en dat toestemming geeft voor een tariefverhoging. Die is mogelijk, op basis van de regel van drie, waarbij het gewicht van een brief van 20 naar 50 gram wordt verhoogd. Enkel de normen D+1 en D+2 bieden echt waarborgen en we moeten in dat verband dan ook een duidelijk en krachtadig standpunt innemen tegenover De Post.

17.26 Jean Depreter (PS): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over het probleem van de pesterijen. Ik kan daar echter na de vakantie op terugkomen, want deze problematiek is tekenend voor het klimaat binnen dit bedrijf. Misschien zou u me een document kunnen bezorgen, dat ik tijdens de vakantie kan bestuderen? U kan dan dag en nacht verder werken aan de tekst om deze bij te schaven tegen september!

complémentaires, vous avez droit au dernier mot.

17.27 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, j'apporterai encore deux petites remarques. Mme Coenen mentionnait le montant à verser à La Poste dans le cadre du service universel. Que ce soit clair! L'Etat ne verse rien pour le service universel. L'Etat n'intervient que pour le service public, à savoir la distribution des journaux et des publications émanant d'ASBL, par exemple. Donc, l'Etat ne verse aucun centime pour les lettres et autres produits.

Ik zal u mijn mening geven over de postsorteercentra. In het sociaal akkoord van eind 2000 zijn een aantal afspraken gemaakt, waarbij inspanningen van het personeel zijn gevraagd om tot vijf postsorteercentra te komen. Mijn inschatting is dat een van de doorslaggevende elementen in het stokken van de uitvoering op het terrein van de maatregel het feit is dat men het sociaal akkoord niet langer heeft willen respecteren. Het zijn de beide partijen die het niet doen. Een contract is een contract. Dat is mijn mening. Bovendien zei de heer Thys in deze commissie dat de kosten van de wijziging hoger zouden zijn dan indien men met de idee van vijf centra zou doorgaan. Het management moest oordelen of dat waar is of niet.

Ik merk op dat er geen vragen zouden worden gesteld als het tarief gewoon was verhoogd, maar dat men wel vragen stelt als De Post een nieuw product als een goedkoper alternatief voorstelt. Dat is niet uw opmerking, mijnheer Van Eetvelt, maar die van mevrouw Brepoels. Bij een tariefverhoging is dus alles in orde, maar als men een goedkoper alternatief voorstelt is het niet meer in orde. Ik begrijp dat eerlijk gezegd niet, maar goed. Wat ik wil zeggen is dit: als gewoon de prijs van een postzegel was gestegen, was alles in orde. Nu stijgt de prijs niet, maar daalt hij met 30 centiemen voor brieven tot 50 gram en krijgt men bovendien een alternatief en nu is het niet meer goed. Ik begrijp het niet, maar misschien mis ik iets. Ik vind het dus wel goed dat er een alternatief is.

17.28 Frieda Brepoels (VU&ID): (...) Daar heeft het mee te maken.

17.29 Minister Rik Daems: Natuurlijk.

Wat het BIPT betreft, begrijp ik het helemaal niet meer. In deze commissie spreekt men op verschillende banken al tweeënhal jaar over het dubbele petje van de minister. Als ik dan bij de neutrale organen navraag of er een wettelijk probleem is of niet, zegt men dat ik moet optreden omdat men geen geloof hecht aan het BIPT. Dan begrijp ik het helemaal niet meer. Goed, we zullen hier over het ontwerp van wet over de onafhankelijkheid van het BIPT stemmen en ik neem aan dat degenen die deze houding aannemen, mij graag

Er valt natuurlijk heel wat te zeggen over het functioneren van de markt, maar ik vraag niet dat u op dat punt een bijkomend antwoord zou geven.

17.27 Minister Rik Daems: Wat het bedrag betreft dat de Staat aan De Post betaalt in het kader van de universele dienstverlening, is het zo dat de Staat enkel betaalt voor de openbare dienstverlening, dus voor de uitreiking van kranten en publicaties van, bij voorbeeld VZW's. De Staat betaalt dus geen frank voor brieven en andere producten.

En ce qui concerne les centres de tri postal, des accords ont été conclus dans le cadre de l'accord social de fin 2000. Toutefois, cet accord n'a plus été respecté. Les coûts nécessités par une modification des cinq centres planifiés sont supérieurs aux coûts de leur réalisation effective. L'administrateur délégué l'a déclaré ici même dans cette commission.

La Poste n'augmente pas simplement le tarif d'un timbre-poste, elle offre aussi une solution de rechange au consommateur. Mais selon d'aucuns, ce n'est pas une bonne chose non plus.

17.29 Rik Daems, ministre: Mme Brepoels préconise de ne pas tenir compte de l'avis de l'IBPT. Si je le faisais, il y aurait une levée de boucliers. M. Van Eetvelt prétend qu'en tant que libéral je souhaiterais la disparition des entreprises publiques. Je voudrais dire qu'il ou que je le veuille ou non, cette disparition est

de directe voorgedij over het BIPT willen geven. We zullen zien of dat het geval is.

inélucltable. Il s'agit de préparer au mieux les entreprises existantes à l'ouverture du marché.

Fundamenteel gaat het echter over het volgende. De heer Van Eetvelt beweert dat voor de liberalen de overheidsbedrijven moeten verdwijnen. Wel, ik heb nieuws voor u, mijnheer Van Eetvelt. Of we het nu willen of niet, de evolutie van de wereld en de liberalisering van de markten is een realiteit. Of men het nu graag heeft of niet, ze zullen verdwijnen. Daarom nog niet onmiddellijk, nog niet binnen de twee jaar, maar ik wil er wel voor zorgen dat ze op termijn kunnen overleven in die markt en ik wil niet dat ze jaren nadien verdwijnen door een faillissement, waarna ik mijn handen was in onschuld. Begrijpe wie begrijpe kan. Dat is mijn stelling en dat is het beleid dat ik voer. Het staat in extreem schril contrast met het verleden, zelfs tot 10, 15, 20 jaar geleden.

17.30 Frieda Brepoels (VU&ID): Wat de toepassing van het beheerscontract betreft moet de minister zich niet verschuilen achter het beheerscontract van het BIPT.

17.31 Minister Rik Daems: Dat doe ik niet.

17.32 Frieda Brepoels (VU&ID): U doet dat wel. In het beheerscontract staat dat het BIPT er alleen maar mee te maken heeft als het gaat om de berekening van de sancties, maar u bent één van de partijen die verantwoordelijk is om na te gaan of het beheerscontract al dan niet geschonden is. In dat geval is er een hele procedure om het op te zeggen. U hoeft het niet te vragen aan het BIPT, u kunt ook lezen, net zoals wij. Het is dus wel geschonden.

17.32 Frieda Brepoels (VU&ID): Le ministre ne doit pas se dissimuler derrière l'IBPT. L'IBPT détermine l'ampleur des sanctions éventuelles, mais le ministre a pour mission de veiller au respect du contrat de gestion et, le cas échéant, de résilier le contrat. S'il examinait convenablement les projets de La Poste, c'est ce qu'il ferait.

Le président: Par courtoisie à l'égard de Mme la ministre, je pense, chers collègues, qu'il est maintenant temps de conclure. Monsieur le ministre, je vous remercie.

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

18 Samengevoegde interpellaties van

- mevrouw **Simonne Creyf** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het beleid van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer ten opzichte van de omwonenden van de luchthaven van Zaventem, inzonderheid inzake nachtvluchten" (nr. 1350)
- de heer **Hans Bonte** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem en de bouw van een TGV-terminal te Schaarbeek" (nr. 1354)
- de heer **Bart Laeremans** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problematiek van de nachtvluchten en de aansluiting van de luchthaven van Zaventem op het HST-netwerk" (nr. 1355)

18 Interpellations jointes de

- Mme **Simonne Creyf** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la politique de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports à l'égard des riverains de l'aéroport de Zaventem, notamment en ce qui concerne les vols de nuit" (n° 1350)
- M. **Hans Bonte** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le désenclavement ferroviaire de l'aéroport de Zaventem et la construction d'un terminal TGV à

Schaerbeek" (n° 1354)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la problématique des vols de nuit et le raccordement de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV" (n° 1355)

18.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zou u willen interpellieren over uw beleid ten aanzien van de omwonenden van de luchthaven van Zaventem, inzonderheid over uw politiek inzake nachtvluchten.

Ten eerste, mevrouw de minister, vind ik dat u een discriminerend beleid voert. Wij verlangen natuurlijk dat uw beleid inzake routeplanning niet discriminerend zou zijn. Tegelijk dient er respect te zijn voor de nachtrust, het huis en het privé-leven van alle omwonenden. Dat betekent niet dat het overal even stil moet zijn. Men kan het zo interpreteren dat er een maximale spreiding nodig is. Men kan het ook zo interpreteren dat dit niet nodig is. De routes moeten wel op een objectieve wijze het aantal gehinderden beperken. Voor alle omwonenden moet die hinder op dezelfde manier worden gemeten. Bovendien moeten degenen die in de lawaaizones terecht komen op een billijke manier worden gecompenseerd, door bijvoorbeeld geluidsisolatie, eventueel door facultatieve onteigening of door het betalen van een planschadevergoeding.

Het is echter precies bij dat principe van niet-discriminatie dat in uw beleid het schoentje wringt. Immers, die hinder wordt niet voor iedereen gemeten volgens dezelfde beruchte LAeq 55dB(A)-norm. Men kan hinder meten op verschillende manieren en voor nachtvluchten kan men zich baseren op de LAeq-contouren. Dat zijn contouren die de gemiddelde geluidsbelasting aangeven, zonder rekening te houden met de pieken. Men kan bijvoorbeeld als criterium nemen het aantal gehinderden, gelijk aan het aantal inwoners, binnen de LAeq 55dB(A) contour. Volgens sommigen is dat een zeer laks criterium. 55dB(A) LAeq betekent nog altijd een hoop hinder, zodat ook mensen buiten de LAeq-contouren last zullen hebben en zullen klagen, want de LAeq-norm houdt immers geen rekening met de piekbelasting. Indien LAeq 55dB(A) als criterium wordt gekozen, dan gaat men ervan uit dat wie buiten de LAeq 55dba-contour woont niet wordt gehinderd en voor die mensen voorziet men dan ook niet in bijkomende maatregelen.

Eigenlijk is deze manier om hinder te meten dus heel belangrijk. We stellen echter vast dat de hinder niet voor iedereen wordt gemeten volgens de norm LAeq 55dB(A). Ik ga dat illustreren, mevrouw de minister.

Ten eerste, volgens uw beleid mogen bepaalde gebieden niet worden overvlogen door nachtvluchten, bijvoorbeeld Brussel, Tervuren of Herent in het oosten. Boven die gemeenten geldt een totaal verbod op nachtvluchten, boven de andere geldt de LAeq-norm. De geluidshinder wordt dus op een verschillende manier gemeten. Niet voor iedereen wordt hinder gemeten volgens de LAeq 55dB(A)-norm. In Brussel wordt alles beschouwd als hinder. Boven de noordrand is er pas sprake van hinder voor wie binnen de LAeq 55dB(A)-contour woont. In Brussel wordt iemand gehinderd als er één vliegtuig overvliegt. In Vlaanderen wordt men pas gehinderd als men woont binnen de LAeq 55dB(A)-contour.

18.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Il est primordial de traiter tous les intéressés sur un même pied dans la lutte contre les nuisances sonores dues aux vols de nuit. Les nuisances doivent être réduites pour tous, de manière juste et objective, et les autorités doivent offrir des compensations équitables à tous les habitants qui en sont victimes.

En matière de non-discrimination, justement, la politique ne se montre pas à la hauteur. Chaque zone reçoit un traitement différent, les mesures sont effectuées de manière disparate et les critères appliqués ne sont pas les mêmes partout. Dans certaines communes, on se base sur les normes de Laeq, dans d'autres - comme Bruxelles et Tervuren - on applique la tolérance zéro en matière de nuisances sonores. En outre, les normes de Laeq ne tiennent pas compte des périodes de pointe.

La ministre, en optant pour la concentration des vols de nuit au-dessus d'une seule zone, méconnaît les conséquences de cette situation pour la santé des riverains. La périphérie nord de Bruxelles subira le plus grand nombre de vols et souffrira le plus de nuisances sonores. Des cardiologues locaux ont mené des actions collectives pour attirer l'attention sur les risques pour la santé des riverains. Étrangement, ce sont les avions les plus bruyants qui sont utilisés la nuit. Faudra-t-il que les riverains déménagent en masse? La plupart d'entre eux ne disposent d'ailleurs pas des moyens financiers nécessaires pour le faire.

Les avions les plus bruyants sont remplacés, mais les nouveaux

De nacht is bovendien ook niet voor iedereen hetzelfde. In Brussel duurt de nacht tot 7 uur en de zondag tot 8 uur. Dat wil zeggen dat er in Brussel op zondag voor 8 uur geen vliegtuig mag opstijgen. In de noordrand duurt de nacht tot 6 uur.

Verder is het discriminerend, vind ik, dat wie het luidst protesteert door u ook het eerst wordt gehoord.

Ten tweede, mevrouw de minister, u miskent de gevolgen voor de gezondheid van een concentratie boven een bepaalde regio.

De regering wil met ingang van oktober 2002 de nachtvluchten concentreren op een zo smal mogelijke, maar nog te bepalen corridor. Daarover bestaat veel geheimzinnigheid. Het zou gaan om een nog te bepalen corridor boven de noordrand. Trouwens, sinds april 2001 worden al bijna alle nachtvluchten over deze regio omgeleid en ook het grootste deel van de dagvluchten. Die concentratie leidt tot slaapstoornissen, met bloeddrukverhoging en een verhoogd cardiovasculair risico als gevolg.

Ik zou willen verwijzen naar een actie van een aantal cardiologen die wonen of werken in de noordrand van Brussel. Ik citeer hen: "Wat zijn de directe gevolgen voor ons leefmilieu en onze gezondheid? Voor de meest gevoeligen onder ons zijn dat slapeloze nachten, irritatie of verlies aan economisch presteren overdag." Op dit ogenblik hebben zowel studenten als mensen die thuis werken inderdaad al problemen om zich te concentreren. Een aantal mensen hebben mij daarover al aangeschreven. Sommigen behelpen zich met oordopjes, slapen met de ramen dicht, maken gebruik van slaapmiddelen of sedativa, of zoeken soelaas in een koele kelder. Wat minder gevoelige inwoners worden misschien niet gewekt door het donderende geraas, maar krijgen door de slaapverstoring bloeddrukverhoging en een verhoogd cardiovasculair risico. Het paradoxale schuilt nu juist in het feit dat er 's nachts wordt gevlogen met de meest lawaaijige en de meest vervuilende toestellen.

Men zou die mensen natuurlijk kunnen voorstellen om te verhuizen. Dat is natuurlijk een optie die om financiële of sociale redenen niet voor iedereen haalbaar is. Als dat bovendien het antwoord is van de overheid, dan geeft die blijk van weinig engagement voor de streek en voor de economisch zwakkeren, die geen alternatief hebben.

Ten derde, mevrouw de minister, de nieuwe vliegroutes en de nieuwe vliegprocedure die werden beloofd, zijn al een oud verhaal. Ze worden al minstens twee jaar beloofd. De beloften stoken echter niet met de feiten. De noordrand krijgt het grootste aantal vluchten. De concentratie is volop bezig. De noordrand krijgt al 60% van de dagvluchten en ze krijgt bovendien alles wat zwaar en lelijk is, namelijk alle grote lawaaimakers. De noordrand wordt 24 uur op 24 uur overvlogen en voor de inwoners is er geen enkele rustdag.

U belooft dat zal beteren. Die beloftes zijn niet geloofwaardig. De B-727's zouden vanaf juli 2002 geleidelijk worden verbannen. Ze worden vervangen door "nieuwe" vliegtuigen. Wat zijn die nieuwe toestellen? Het zijn tweedehands passagiersvliegtuigen, gekocht bij British Airways. Ze dateren van 1985. Het meest recente toestel is 18 jaar oud. Dat zijn de nieuwe vliegtuigen. De moderne A-300 geeft

avions ne sont guère moins bruyants et ils voleront encore pendant de longues années. D'après la BIAC, le nombre de vols va même encore augmenter.

Le programme d'isolation acoustique des habitations est trop limité et son exécution prendra trop de temps.

De quelle façon les nuisances sonores sont-elles constatées exactement? Les mêmes critères valent-ils partout et sont-ils appliqués de manière uniforme? Combien de riverains subissent-ils actuellement des nuisances? Pourquoi les vols au-dessus de Bruxelles et de Tervuren sont-ils interdits? Cette mesure ne contribue certainement pas à la réduction des nuisances sonores! La définition de la période de nuit doit être la même pour toutes les communes.

Comment sont déterminées les routes des vols de nuit? Il me semble indispensable de publier les calculs et les simulations qui sont à la base de ces décisions.

La question suivante résume tout le problème: la ministre peut-elle prouver que le principe d'égalité est respecté?

BIAC considère qu'il est trop optimiste de partir de l'hypothèse qu'une habitation moyenne absorbe les nuisances sonores de 30 dbA; 20 dbA serait plus réaliste. La ministre tiendra-t-elle compte de cette donnée dans sa politique?

Je voudrais enfin obtenir des précisions sur le programme d'isolation acoustique et sur le calendrier de sa mise en oeuvre.

Je voudrais y ajouter un deuxième sujet d'actualité. Le gouvernement flamand a décidé de désenclaver l'aéroport via une ligne ferroviaire venant d'Anvers et longeant l'E19. La députation permanente du

inderdaad iets minder lawaai maar die blijft net onder de gestelde grens. Die zal echter wel nog 20 jaar blijven vliegen.

Ook het aantal vluchten en het aantal bewegingen zal nog toenemen. Ik baseer me hier op de verklaringen die BIAC via perscommuniqués heeft verspreid. Ook het isolatieprogramma staat ter discussie. Het is te beperkt. Het zal allemaal veel te lang duren en zodra de slaapvertrekken zijn geïsoleerd, vrezen de bewoners nog grotere concentraties, ook van dagvluchten.

Mijn vragen, mevrouw de minister, zijn de volgende. Op welke manier wordt hinder vastgesteld? Wanneer ondervindt iemand hinder van vliegtuigen? Kunt u bevestigen dat dit criterium inderdaad overal geldt? Ik wil u ook vragen over hoeveel gehinderden men in dit geval kan spreken. Waarom is er een vliegverbod nodig boven Brussel, Tervuren en andere gebieden? Dat is niet nodig om het aantal inwoners binnen de LAeq 55dB(A)-contour zo klein mogelijk te maken; wel integendeel. Wordt hinder daar dan op een andere manier gemeten?

Wij wensen dat de nacht overal even lang duurt.

Het kan niet dat het regime van de nacht voor Vlaanderen geldt tot 6 uur terwijl het voor Brussel geldt tot 8 uur. Hoe worden de routes vastgesteld?

Mevrouw de minister, kunt u de berekeningen of de simulaties publiek maken, zodat iedereen kan vaststellen dat er objectieve redenen zijn om een vliegverbod te handhaven boven Brussel en andere gebieden en dat dit niet is ingesteld omdat de minister toevallig in Brussel woont en de kabinetschef van de eerste minister en de heer Cauwelier in Tervuren wonen. Volgens mij is het een fundamenteel recht van de burger om niet te worden gediscrimineerd en de overheid moet hier het bewijs kunnen voorleggen dat er inderdaad niet wordt gediscrimineerd. Ik verwijs terzake naar de Verenigde Staten. Daar geldt een regeling inzake vliegtuiglawaai die vrij tolerant is ten aanzien van de luchtvaart, maar waarbij elke discriminatie wordt vermeden. De luchthaven moet het bewijs leveren dat er geen discriminatie is. Ik zou u willen vragen of u het bewijs kunt leveren dat er in de bepaling van de vliegroutes geen discriminatie is.

Voor het bepalen van de nachthinder gaat de regering er ook vanuit dat een normaal huis het lawaai dempt met 30 dB(A). Dit lijkt me een cijfer dat toepasselijk is voor een bunker maar niet voor een gewoon woonhuis. BIAC spreekt van een demping van 25 dB(A). De mensen van de actie Noordrand schuiven het cijfer van 20 dB(A) naar voor. Hebt u dat ook laten opmeten? Zal het beleid worden aangepast indien blijkt dat een woonhuis gemiddeld slechts 20 dB(A) dempt?

Ik had natuurlijk ook graag wat informatie gekregen over het isolatieprogramma, maar de kern van mijn interpellatie is een niet-discriminerend beleid dat wordt gevraagd door alle omwonenden. Ik vraag u op een objectieve manier vast te leggen op welke manier het minste aantal mensen op de minst mogelijke manier wordt gehinderd. Dat moet de basis zijn voor het vastleggen van vliegroutes, en niet een beleid waarin a priori wordt vastgelegd waar er wel en waar er niet mag worden gevlogen.

Brabant flamand craint que cela contrarie les projets visant à assurer une liaison entre l'aéroport et le réseau TGV. Des études seraient même déjà menées afin d'examiner la suppression du terminal TGV de Schaerbeek. Quelle position la ministre adopte-t-elle en la matière ?

La réalisation de la ligne ferroviaire à partir d'Anvers vers Zaventem est prévue pour 2012. C'est beaucoup trop tard pour pouvoir fournir encore une contribution fondamentale à la lutte contre l'engorgement de nos routes.

Mijnheer de voorzitter, als ik mag zou ik, inspelend op de actualiteit, nog een tweede vraag willen stellen over de beslissing van de Vlaamse regering om de spoorontsluiting van de luchthaven richting Antwerpen via de middenberm van de E19 te laten verlopen. Ik meen dat de Vlaamse regering hier kiest voor het tracé waar de politiek verantwoordelijken uit de streek achter staan en dat ook wordt gesteund. Wij, de parlementsleden en de federale en Vlaamse ministers, hebben een schrijven ontvangen van de bestendige deputatie van Vlaams Brabant, die zich grote zorgen maakt over de inschakeling van de luchthaven in een HST-netwerk. Het is niet meer zeker dat de luchthaven in het HST-netwerk wordt opgenomen. De verwezenlijking van de principiële beslissing om de luchthaven aansluiting te geven op het HST-netwerk is vandaag nog geen stap dichterbij, zegt de bestendige deputatie. Meer nog: de huidige federale minister van Verkeer laat studies uitvoeren die zouden bewijzen dat de spoorwegterminal in Schaarbeek er niet hoeft te komen en dat de luchthaven derhalve niet wordt opgenomen in een HST-netwerk. Nochtans is die spoorontsluiting primordiaal. Uw recente uitspraken, mevrouw de minister, en de recente studie doen vermoeden dat een aantal projecten eens te meer op de lange baan wordt geschoven. Voor de spoorontsluiting naar Antwerpen is nu wel een eerste stap gezet, maar de vrees blijft natuurlijk groot dat de infrastructuur niet operationeel zal zijn voor 2012. De bestendige deputatie heeft vroeger trouwens al gezegd dat ze 2012 veel te laat vindt en dat die deadline niet te rijmen valt met de doelstellingen om het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen van en naar de luchthaven tegen 2010 op 40% te brengen.

Mijnheer de voorzitter, dat is de tweede vraag die ik aan de minister wil voorleggen. Wat is het beleid van de minister ten aanzien van de inschakeling van de luchthaven in het HST-netwerk?

18.02 Hans Bonte (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik zal inderdaad bondig zijn. Ik wil vooraf toch kwijt dat het collega Creyf siert dat ze als Brusselaar pleit voor solidariteit in de strijd tegen het nachtlawaai. Ik wou dat elke Brusselse politicus op die manier reageerde.

Het dossier van nachtlawaai heeft immers een bijzonder groot nimby-gehalte – not in my backyard – en van solidariteit is er weinig sprake. Ook van het engagement dat de federale regering, bij monde van de minister, genomen heeft om een parallelisme te maken tussen isolatie en concentratie vindt men weinig terug. We kennen intussen de concentratie. De isolatie is nog toekomstmuziek voor heel wat inwoners uit mijn directe omgeving wonen. In die zin ben ik het grotendeels eens met haar analyse.

Mevrouw de minister, ik wou kort een aantal vragen stellen in verband met de integratie van de luchthaven van Zaventem in het HST-spoorwegnet.

Ik ben bijna zes maanden intensief aan het werk in de Sabena-commissie. Daarbij worden wij bijna dagelijks door allerlei betrokkenen, specialisten, luchtvaartdeskundigen en analisten in verband met het faillissement van Sabena, erop gewezen dat het niet geïntegreerd zijn van onze nationale luchthaven in een HST-netwerk een fundamentele handicap is. Het is trouwens een van de verklaringen waarom onze nationale luchtvaartmaatschappij

18.02 Hans Bonte (SP.A): Je salue l'attitude de Mme Creyf qui, en tant que femme politique bruxelloise, en appelle à la solidarité à propos du problème des nuisances sonores générées par les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem. Tous les mandataires politiques bruxellois devraient lui emboîter le pas. Je fais partie de la commission Sabena depuis près de 6 mois maintenant et j'ai constaté que la non-intégration de notre aéroport dans le réseau TGV était considérée par toutes les témoins comme un handicap de taille pour Zaventem.

Le gouvernement fédéral a décidé précédemment de réaliser un terminal ferroviaire à Schaarbeek. Les plans de la SNCB sont prêts. Les manœuvres dilatoires sous le couvert d'études sont inadmissibles dans ce dossier.

structureel slecht presteerde. Ik denk dat er daaromtrent alvast unanimiteit bestaat.

Ik wil mij absoluut distantiëren van de vraag van mevrouw Creyf. Zij vraagt naar het beleid van de minister op het vlak van de integratie van de luchthaven in het HST-netwerk. Het beleid van de regering is reeds bijzonder duidelijk. Zij heeft althans zeer duidelijke beslissingen genomen. Ik verwijs naar het akkoord van 30 maart 1999 in de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur. Daarin lezen we dat de realisatie van een spoorwegterminal in Schaarbeek Vorming met een belangrijk GEN-station dé oplossing is om de integratie in het internationaal spoorwegnet tot stand te brengen. Dat is inderdaad een beslissing van de diverse regeringen. In het luchthavenakkoord van 2000 van de federale regering werd dat bevestigd, alsook in het akkoord van 2001.

Intussen weten we dat de NMBS de plannen heeft om dat effectief te realiseren. Het blijft dus onbegrijpelijk dat er vertragsmanoeuvres worden toegepast in de vorm van studies die plots de opportuniteit van de vestiging van de spoorwegterminal in Schaarbeek Vorming moeten onderzoeken. Nochtans beseft iedereen dat hoe langer er wordt getalmd, de uitbreiding van de lijn Leuven–Brussel naar vier sporen vertraging zal oplopen. Wanneer een en ander niet snel aangepakt wordt, zal het uiteindelijk tot niets leiden.

Vandaar mijn nuance ten opzichte van de vraag van collega Creyf. Het gaat hier niet over de vraag naar het beleid van de minister. De vraag is hoever het staat met de uitvoering van de herhaalde regeringsengagementen, inclusief het engagement van de diverse regeringen, om in Schaarbeek Vorming een bijkomend HST-station te realiseren. Wanneer kunnen we effectief de beslissing verwachten? Wanneer beginnen de werken voor de HST-terminal te Schaarbeek Vorming en wanneer zal de terminal worden geopend? Kortom, wat zijn de perspectieven?

18.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik zal niet alles herhalen wat collega Creyf daarjuist gezegd heeft in verband met de concentratie boven de noordrand. Ik kan mij er wel ten volle bij aansluiten.

Het blijft een volstrekt verkeerde beslissing om alle nachtvluchten te concentreren op de noordrand rond Brussel in plaats van de nachtvluchten billijk te spreiden over de hele regio. We hebben dit debat reeds enkele keren gevoerd. Er is ondertussen ook het debat geweest over de 7.000 handtekeningen. Er is het verzet geweest tegen de isolatie-optie. Die optie werd voorgesteld als dé grote compensatie van die concentratie.

Voor ons is en blijft dat een Ersatz-oplossing. Ten eerste omdat die isolatie nog heel lang op zich zal laten wachten. Ik heb gelezen dat de werken pas in 2004 zouden beginnen, terwijl de concentratie nu al plaatsvindt. Ten tweede omdat men mensen zal verplichten met hun ramen dicht te slapen, iets wat ingaat tegen de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie.

Men spiegelt de mensen ook wat voor, als men zegt dat de geluidshinder sterk zal verminderen, wanneer de B727 Boeings

J'ai une question concrète à poser: qu'en est-il de la construction d'une gare TGV à Schaarbeek décidée il y a longtemps déjà ?

18.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je me rallie en grande partie à l'analyse et aux interrogations des orateurs précédents.

C'est une décision tout à fait erronée de concentrer tous les vols de nuit sur la périphérie nord de Bruxelles. L'isolation des habitations est un ersatz qui arrive par ailleurs trop tard. On oblige les gens à dormir les fenêtres fermées. Selon l'OMS, c'est malsain. Si le principe d'isolation est accepté, il est probable que les vols de jour survolant la périphérie nord continuent aussi d'augmenter.

On donne l'impression qu'on se livre à certaines expériences avec

wegvallen. De Airbus A300 heeft namelijk een geluidsvervuilingsniveau dat bijna even hoog is. Heel veel verandert er dus niet.

Bovendien blijft het risico bestaan dat men de dagvluchten meer en meer zal concentreren op het noorden. U hebt dat in het verleden ontkend, maar niettemin heeft de ombudsdienst de opdracht gekregen om een oordeel te helpen vellen over die dagvluchten. Men wil die herconcentreren en men wil er de drukkbewoonde gebieden uit laten wegvallen. Dat betekent dat Brussel nog minder dagvluchten en de noordrand meer dagvluchten zal krijgen. Dat zal er automatisch het gevolg van zijn.

Mevrouw de minister, ten eerste, de indruk bestaat dat er geëxperimenteerd wordt met de vluchtroutes boven de noordrand, zeker 's nachts, maar ook overdag, en dat die routes van dag tot dag verschillen. Er zijn wijken waar men vandaag heel wat meer hinder heeft dan enkele maanden geleden. Kan de minister dit bevestigen? Zijn er ook verschillen tussen de routes die enerzijds overdag en anderzijds 's nachts genomen worden? Wanneer zullen die definitieve routes vastgelegd worden? Wordt er op dit vlak nog overleg gepleegd met het Vlaams Gewest en de gemeentebesturen? Met andere woorden, hebben die gemeentebesturen inspraak in die vastlegging?

Ten tweede, bestaat er nu reeds duidelijkheid over welke woongebieden met zekerheid binnen de isolatiezone vallen? Tot nu toe hoort iedereen dat er concentratie komt, maar niemand weet precies waar de concentratie zal plaatsvinden. Dat is nochtans belangrijk voor de mensen als zij hun woning willen verkopen of als ze naar de toekomst kijken en zelf het nodige willen doen inzake isolatie of als ze een woning willen bouwen. Willen ze dit laatste doen op een grond die volop in de concentratiezone ligt – waar de geluidshinder dus het sterkst zal zijn –, dan lijkt het logisch dat men meteen aan de aannemer kan vragen om ernstige geluidsisolerende materialen te gebruiken. De bevolking zit in onzekerheid en daar is tot op heden nog altijd geen antwoord op gekomen. Waarom wordt er vandaag nog geen communicatiebeleid gevoerd met de betrokken inwoners en gemeenten? Waarom kunnen wij, als parlementsleden, nog altijd geen blik werpen op duidelijke kaarten in verband met de zones? Wanneer zal die communicatie opgestart worden? Op wiens kosten zal de communicatie gebeuren?

Ten derde, ik heb vernomen dat de isolatiewerken slechts door één firma uitgevoerd zullen worden. Wanneer starten de werken? Nu weet ik reeds dat het in 2004 zal zijn. Kunt u dit bevestigen? Wat is het tijdsschema? Wanneer moeten de werken beëindigd zijn? Zal dat voor 2020 zijn? Dat lijkt een vrij surrealistische datum, maar ik heb begrepen dat het achttien jaar zou duren vooraleer het volledige programma afgerond zou zijn. Wie krijgt de prioriteit?

Zullen de omwonenden inspraak krijgen in de wijze waarop de isolatie wordt uitgevoerd? Er is een interessante reeks verschenen in Het Nieuwsblad over de problematiek, waarbij deskundigen op akoestisch vlak zeggen dat men niet zomaar eenzijdig aan de mensen kan vertellen wat hun isolatie wordt. Men moet hen inspraak geven in de wijze waarop wordt geïsoleerd. Veel hangt ook af van de materialen. Doe moeten ook inpasbaar zijn in de woning, desnoods

les routes aériennes au-dessus de la périphérie nord. Est-ce exact ? Y a-t-il en la matière des différences entre les vols de jour et les vols de nuit ? Il y a des quartiers où il y a tout à coup beaucoup plus de nuisance sonore.

Quand les routes définitives seront-elles fixées ? Une concertation a-t-elle lieu en la matière avec la Région flamande et les administrations communales ?

Sait-on déjà clairement à quoi s'en tenir sur la zone d'isolation ? Où peut-on trouver l'information concernée ? Pourquoi les habitants concernés ne reçoivent-ils aucune information ? Quand la communication commencera-t-elle enfin ? Quand le Parlement disposera-t-il enfin des cartes détaillées ? Qui les paiera ?

Les travaux d'isolation seront exécutés par une seule société. Quand les travaux commenceront-ils ? Quel est le calendrier ? Les travaux dureront-ils vraiment jusqu'en 2020 ? Les gens auront-ils voix au chapitre ?

La ministre peut-elle donner un aperçu du pourcentage de vols de nuit et de jour qui décollent au-dessus de la périphérie nord en direction du sud et qui survolent Bruxelles ?

Sur la base de quels critères les vols de jour seront-ils modifiés ? Quel est le calendrier ? Le but visé est-il qu'à terme plus aucun vol de jour ne décolle au-dessus de Bruxelles ?

A quelles conclusions est-on parvenu au sujet des travaux du service de médiation ? J'ai remarqué entre-temps que la majorité des membres du personnel de ce service était francophone alors que la périphérie nord est tout de même néerlandophone.

met enige opleg. Het lijkt nogal logisch dat er wordt gecommuniceerd met de betrokkenen. Er kan niet eenzijdig opgelegd worden wat de isolatie wordt. Er moet dus een veel soepeler beleid gevoerd worden.

Ten vierde, kunt u, mevrouw de minister, zowel voor de nacht- als voor de dagvluchten, een overzicht geven van het percentage dat vandaag reeds boven de noordrand opstijgt en het percentage dat opstijgt boven Brussel en boven het zuiden? Een van de taken van de ombudsdienst is trouwens advies geven over de dagvluchten om daar eventueel wijzigingen aan te brengen. Ik had graag geweten wat de percentages in de drie richtingen zijn. Op basis van welke criteria zullen er wijzigingen komen inzake de dagvluchten? Wat is de timing hiervoor? Vanaf wanneer zal dat gebeuren? Is het de bedoeling dat er op termijn geen dagvluchten meer zullen opstijgen boven Brussel?

Ten vijfde, kunt u mij informatie geven over de eerste werkzaamheden van de ombudsdienst? Vanuit welke hoek komen de meeste klachten? Ik heb u daar vorige keer reeds vragen over gesteld. Ondertussen heb ik vastgesteld dat van de drie personeelsleden er twee Franstalig zijn. Ik heb reeds gezegd dat dat mij stoort. De lawaaihinder is voornamelijk een probleem van de noordrand. Men wentelt de problemen af op Vlaams-Brabant, maar toch plaatst men in hoofdzaak Franstalige personeelsleden. Ik heb daar geen verklaring voor, te meer daar de heer Touwaide, die misschien wel een groot expert en heel toegewijd kan zijn, betrokken was bij de actiecomités die alle geluidshinder boven Brussel weg wilden. Ik blijf daar vragen bij hebben.

Ik had u ook gevraagd of ik de dossiers mocht inzien. Vorige keer hebt u gezegd dat het geen probleem was. Ik heb uw kabinet aangeschreven, maar tot nu toe heb ik nog steeds geen signaal gekregen om de aanwijzingsdossiers in te kijken.

Ten slotte is er nog de kwestie van de HST. Ook die kwestie heeft met geluidshinder te maken. Immers, hoe meer reizigers de HST kunnen nemen, hoe minder korte vluchten er op termijn vanuit Zaventem zullen vertrekken. Uit de kranten van 16 juli blijkt – ik heb de brief van de Bestendige Deputatie niet gehad, in tegenstelling tot de twee collega's die lid zijn van een partij die deel uitmaakt van de Bestendige Deputatie – dat er heel grote en tevens terechte ongerustheid bij hen leeft over het mogelijke wegvallen van de aansluiting via Schaarbeek.

Ik heb u daarover ondervraagd op 5 juli en 18 oktober 2000. Toen hebt u nog gezegd dat er een tweede Brusselse multimodale terminal zou komen en dat er in 2001 een globale studie uitgevoerd zou worden en dat over de installatie in 2002 zou worden beslist. Vandaar dat ik zou willen dat u hierin duidelijkheid schept. U had onder meer ook gezegd dat er een people mover zou komen vanuit Schaarbeek naar Zaventem, omdat er in Zaventem zelf technische bezwaren waren tegen de bouw van de terminal aldaar. Nu blijkt dat allemaal op de helling te staan. Er is heel veel onduidelijkheid over het project. Wat kunt u daarover zeggen?

Wat is de timing voor de aanleg van de tweede HST-terminal? Of komt die er gewoon niet? Wat is het standpunt van de luchthaven zelf? Wordt de aanleg van de HST-terminal gezien als een troef of als bijkomende concurrentie?

Selon la presse, la ministre n'aurait plus l'intention de faire passer la ligne TGV par l'aéroport de Zaventem. Est-ce exact ?

La ministre peut-elle nous fournir des précisions sur la construction de la deuxième nouvelle gare TGV ? Elle aurait déclaré qu'une décision serait prise à ce propos en 2002. Quel sort sera réservé au *peoplemover* ? Quelle position la direction de l'aéroport adopte-t-elle en cette matière ?

Je constate enfin que les aéroports wallons sont avantagés en ce qui concerne le raccordement au réseau TGV. La ministre juge-t-elle cette situation normale? Ou faut-il une fois de plus y voir un objectif occulte?

Ik zou u er wel nog even op willen wijzen dat twee andere luchthavens in ons land, namelijk die van Charleroi en Luik, veel gemakkelijker toegang zullen hebben tot het HST-netwerk dan Zaventem wanneer Schaarbeek er niet komt. Is dat soms de bedoeling? Wil men opzettelijk die Waalse luchthavens bevoordelen ten opzichte van Zaventem? Ik had daar graag duidelijkheid over gehad.

18.04 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, M. Grafé va peut-être infirmer les propos qui viennent d'être tenus.

18.04 Minister Isabelle Durant: De heer Grafé zal misschien ontkennen wat hier net werd gezegd.

18.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Madame la ministre, si, pour des raisons diverses, on réduit de plus en plus le trafic à Zaventem, est-il encore nécessaire de prévoir une liaison TGV? Cela me semble très contradictoire. D'une part, on limite de façon drastique le nombre de passagers en se basant sur différents arguments et, d'autre part, on réclame une liaison TGV. Lorsque les passagers arriveront en TGV à Zaventem, ils devront prendre un avion. Si le nombre des départs est réduit et qu'il n'y a plus de vols internationaux, cela ne sert à rien.

18.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Het terugschroeven van het luchtverkeer in Zaventem staat haaks op het aanleggen van een HST-verbinding!

18.06 Minister Isabelle Durant: Ik zou mijn antwoord willen beginnen met wat u, mevrouw Creyf, een discriminatiebeleid noemt. Ten eerste, is er in tegenstelling tot wat u zegt geen enkele zone rond de luchthaven die een of ander voorrecht zou genieten. Er zijn geen reglementaire teksten of Airport Information Publications (AIP) die zouden bepalen dat er niet mag worden gevlogen boven het ene of het andere gewest. Ik moet maar verwijzen naar de levendige protesten en klachten van "Bruxelles Air Libre" of "Wakker Tervuren" om aan te geven dat er ook in Brussel kritiek is op het vliegtuiglawaai. Het is dus vrij sterk te beweren dat mijn luchtvaartbeleid, dat gericht is op het verminderen van de lawaaihinder, onrechtvaardig en discriminerend zou zijn. Ik dank de heer Bonte wat het element solidariteit betreft. Ik denk ook aan een gevecht tussen de verschillende omwonenden van de luchthaven, maar wij moeten dit vanuit een andere hoek bekijken.

18.06 Isabelle Durant, ministre: Aucune zone autour de l'aéroport ne bénéficie de faveurs ou de privilèges. Les habitants des deux Régions sur lesquelles s'étend ce périmètre sont victimes de nuisances sonores. Il n'est en rien question de discrimination.

Het is daarentegen wel juist dat, sinds het ontstaan van de nachtvluchten in 1987, de Regie der Luchtwegen en vervolgens BIAC en Belgocontrol een vluchtprocedure hebben opgesteld waarbij het overvliegen van dichtbevolkte gebieden wordt vermeden. Er vonden nooit nachtvluchten plaats boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en er werden dus nooit nachtvluchten van Brussel afgeleid naar een ander gewest.

Depuis l'instauration des vols de nuit en 1987, la BIAC a pris des mesures pour éviter les vols au-dessus des zones habitées. Les normes d'émission diffèrent entre les Régions flamande et bruxelloise. Ces différences ne sont pas intentionnelles. Au contraire, il y a une volonté unanime d'harmoniser la réglementation.

Aangezien het beleid van preventie van milieuhinder van de gewesten afhangt en niet langer van de federale overheid, bestaat er momenteel een verschil inzake de behandeling van geluidshinder tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest. Hier is echter geen sprake van opzet. Het principeakkoord tussen de betrokken regeringen van 26 februari is precies een eerste stap in de harmonisatie van de verschillende geluidsemissienormen. Dit principe zal overigens bevestigd worden op het Overlegcomité van vrijdag 19 juli. Dit is dus overmorgen. Er wordt bijgevolg actief overlegd met het Vlaams Gewest. De gemeenten zijn

Les autorités fédérales se concertent intensivement avec la Région flamande et les communes qui sont étroitement impliquées dans le programme d'isolation.

En ce qui concerne les nuisances sonores, on considère que la nuit s'étend entre 23 heures et 7 heures du matin dans toutes les communes. La seule exception concerne les gros avions qui sont

vertegenwoordigd in het federaal overlegforum en zullen bovendien na het zomerreces individueel worden aangesproken met betrekking tot de uitvoering van het isolatieprogramma.

In tegenstelling tot wat u ook beweert, zonder u te baseren op precieze feiten, is de nacht voor iedereen rond de luchthaven hetzelfde. De nacht duurt in luchtvaarttermen van 23 uur tot 6 uur. Wat het geluid betreft, duurt de nacht van 23 uur tot 7 uur, ongeacht in welk gewest men zich bevindt. Beweren dat er verschillende nachtperiodes worden gehanteerd in de verschillende gewesten is dus nonsens en absurd.

De luchtvaartprocedures voor overdag met een bocht naar links boven Brussel, gelden elke dag, ook 's zondags, vanaf 6 uur plaatselijke tijd tot 23 uur plaatselijke tijd. De enige procedure die op zondagochtend krachtens de beslissing van de Ministerraad van 9 februari 2001 tot 8 uur wordt verlengd, is de toepassing van de "ronde van Brabant". In feite is de "ronde van Brabant" sinds 19 april 2001 op zondagochtend tussen 6 uur en 8 uur eveneens verplicht voor alle grote vliegtuigen van meer dan 150 ton, maar in de praktijk vliegt er op dat tijdstip geen enkel groot toestel en wordt er dus geen verkeer afgeleid naar de "ronde van Brabant". Deze beschermingsmaatregel van 6 uur tot 8 uur zal binnenkort overigens worden ingetrokken wanneer de nieuwe zogenaamde geoptimaliseerde vertrekroute 25 R in gebruik zal worden genomen.

Wat de problematiek van de concentratie van de nachtvluchten betreft, is er nooit sprake geweest van een concentratie van alle nachtvluchten op de noordrand vanaf oktober 2002. Op 31 oktober zal de geoptimaliseerde vertrekroute voor de 25R ingang vinden. Zoals eerder gesteld, heeft deze nieuwe vertrekroute precies het grote voordeel dat de meest bevolkte zones in de noordrand ontweken zullen worden. De snellere klim van de opstijgende vliegtuigen zal de globale geluidshinder verminderen. Wat de wijziging van het baangebruik en dus de transfer van de overgebleven vertrekkende van baan 20 naar baan 25R, is er altijd gezegd dat die zou gebeuren nadat een impactstudie heeft uitgewezen dat er geen nieuwe gehinderden zijn of dat zij die reeds belast worden geen bijkomende hinder zullen ondervinden. Desnoods zal men eerst isoleren. Hoeveel maal moet ik dat nog herhalen? Ik heb dat reeds diverse malen gezegd in deze commissie, tegen de burgemeesters en tegen de andere actoren die zich ongerust zouden kunnen voelen. Ik wil dat dus herhalen.

De verstoring van de nachtrust van de bevolking werd zeker niet uit het oog verloren. Zoals voorgeschreven door de Wereldgezondheidsorganisatie, houden de normen voor het isolatieprogramma rekening met een beperkt aantal toegelaten geluidspieken. Het aantal nachtvluchten bestond in 2001 uit 20.000 over het hele jaar gespreide vliegtuigbewegingen, waaronder 7.500 opstijgingen. Momenteel stijgt 40% van de vluchten op vanaf baan 20 en 60% vanaf baan 25R, afhankelijk van het gewicht van de vliegtuigen bij de start en van de eindbestemming ervan.

Wat de zogenoemde concentratie van de dagvluchten betreft, moet ik zeggen dat er geen concentratieplaats van dagvluchten of zware vliegtuigen is, want overdag stijgen zware vliegtuigen met drie of vier motoren op boven Brussel. Het aantal dagvluchten bestond in 2001

contraints d'effectuer le « grand tour du Brabant mais il s'agit en réalité plutôt d'une mesure virtuelle car, dans la pratique, il n'y a pas de vols de ce type. Cette mesure sera par ailleurs rapportée prochainement.

Les vols nocturnes ne sont pas tous concentrés au-dessus de la périphérie nord. Les nouveaux couloirs permettent d'éviter les zones densément peuplées de la périphérie nord.

Les couloirs ne peuvent être modifiés qu'après une étude détaillée des conséquences pour la population. Après l'analyse des répercussions sur le repos nocturne des riverains, un nombre limité de périodes de pointe a été déclaré acceptable. Au total, il s'agit de 20.000 mouvements nocturnes, parmi lesquels 7700 décollages.

Il n'y a pas de concentration de vols diurnes et de gros transporteurs de fret nocturnes dans le ciel bruxellois.

Toutes les Régions ont pour objectif de réduire globalement les nuisances sonores. Le renouvellement de la flotte de DHL se traduira certainement par une baisse des nuisances.

Le plan structurel flamand prévoit le gel du nombre de vols de nuits à 25.000 par an. Une augmentation jusqu'à 30.000 n'est envisageable que si des conditions strictes sont remplies sur le plan du bruit et de l'isolation.

Le programme d'isolation est le fruit d'un accord conclu entre les différents gouvernements. L'objectif est d'isoler annuellement 2000 habitations. Jusqu'à présent, seules les zones ont été délimitées. Il reste à déterminer quelles habitations individuelles seront concernées. L'approbation des zones figure à l'ordre du jour de la BIAC de vendredi. La BIAC

uit 306.000 bewegingen waarvan er bijna 137.000 vertrokken van de baan 25R. Daarvan hebben 55% een bocht naar rechts en 45% over Brussel een bocht naar links gemaakt. Er werd een expert aangeduid om de dagvluchten te analyseren en te evalueren en indien noodzakelijk wijzigingen te formuleren ten aanzien van de bestaande procedure. Uiteraard werd de vermindering van de totale geluidsbelasting als criterium naar voren geschoven. Zijn conclusies zullen worden besproken in de groep Probru waarin alle gewesten – ook het Vlaamse – vertegenwoordigd zijn. Dit zal in het najaar gebeuren.

devra mettre en œuvre et financer le programme d'isolation. Des cartes donnent un aperçu de l'ensemble.

U beweert dat beloften op verbetering niet geloofwaardig zijn. Ik ben het met u oneens wanneer u beweert dat een vlootverandering van DHL geen substantiële bijdrage zal leveren in de strijd tegen de geluidshinder. De Boeings 727 werden in de jaren '60 gebouwd en zijn uitgerust met oude motoren waarvan de uitstoot in de atmosfeer niet wordt beheerst. De Boeings 757 van DHL werden tussen 1983 en 1991 in dienst genomen en zijn uitgerust met Rolls Roycemotoren die tot de minst luidruchtige en de minst vervuilende motoren behoren. Het individuele geluidsniveau per beweging, dat is de quote account, van de zogeheten gecertificeerde Boeing 727 varieert van 11,61 tot 17,38.

Afhankelijk van de diverse Boeing 727 types heeft een Boeing 757 een quote account van slechts 3,09 per toestel. De quote account van een Airbus A-300 bedraagt 11,09. De Airbus A-300 is een vliegtuig dat hoge prestaties levert, maar het heeft bij de start een zeer grote totale massa, namelijk 165 ton tegenover 99 ton voor een Boeing 757. Er werd niet gepland dat het totaal aantal jaarlijkse nachtbewegingen in de komende jaren zal toenemen, aangezien het Structuurplan Vlaanderen het aantal nachtvluchten bevriest op ten hoogste 25.000 per jaar. Een graduele verhoging van het aantal nachtvluchten tot maximaal 30.000 bewegingen per jaar wordt afhankelijk gemaakt van de reële vermindering van de lawaaioverlast op het terrein, te evalueren op basis van de in het federaal akkoord voor 2003 afgesproken seizoenquota en geluidscontouren, de graduele realisatie van het isolatieprogramma op het terrein en de toetsing van de lawaaihinder op basis van de aanvaarde OMS-inzichten inzake straatverstoring. Slechts indien al deze restrictieve voorwaarden zijn vervuld, kan het aantal bewegingen tot 30.000 worden verhoogd.

Ik kom tot het isolatieprogramma. Hoe kan een isolatieprogramma te beperkt zijn en te lang duren? Dat is een contradictie. De regeringen zijn tot een akkoord gekomen over een ambitieus isolatieprogramma, waarvan het prijskaartje meer dan 150 miljoen euro bedraagt en bijna 12.000 woningen omhelst. Men heeft zich bovendien tot doel gesteld om 2.000 woningen per jaar te isoleren. In antwoord op de vraag van de heer Laeremans wil ik eraan toevoegen dat er voor het isolatieprogramma enkele ruwe kaarten ter beschikking zijn. De zones zijn bijgevolg afgebakend. Alleen kan men nu nog niet de individuele woningen identificeren. Deze gegevens zijn nog niet voor het publiek beschikbaar, aangezien het Overlegcomité van vrijdag, overmorgen dus, hieraan zijn definitieve goedkeuring moet verlenen. Een uitgebreide informatiecampagne zal vanaf september worden opgezet, grotendeels door BIAC die instaat voor de uitvoering van het isolatieprogramma en ook de kosten hiervan zal dragen.

18.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, zijn die kaarten vanaf vrijdag, na de besprekingen, voor ons beschikbaar?

18.08 Minister **Isabelle Durant**: Neen, pas in september.

18.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Pas vanaf september?

18.10 Minister **Isabelle Durant**: Dat moet afgerond worden. Misschien kunt u er hier een week voor de bewoners over beschikken, maar het is evident dat eigenlijk de bewoners als eerste geïnformeerd moeten worden. Ikzelf beschik ook nog niet over de kaarten.

18.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Er zijn wel al ruwe kaarten beschikbaar. Waar kunnen we die krijgen?

18.12 Minister **Isabelle Durant**: Dat zijn werkdocumenten die wij gedurende vele maanden gebruikt hebben om dit politiek akkoord af te ronden en wij zullen dat openbaar maken wanneer er een echt akkoord is en als de bewoners als eerste de informatie kunnen krijgen.

Ik wil ook vermelden dat dit isolatieprogramma in zijn geheel gefinancierd zal worden door een heffing, deels ten laste van de passagiers en deels ten laste van de cargo, omdat het voor mij belangrijk is dat niet de belastingbetaler betaalt, maar dat we werken met het systeem van "de vervuiler betaalt". De isolatiewerken kunnen uiteraard niet door een enkele firma gedragen worden, gelet op de omvang van het project. Er is wel overeengekomen dat er per woongebied één aannemer geselecteerd zal worden na een klassieke openbare aanbesteding om de werken uit te voeren. De werken zullen begin 2004 van start gaan, maar op het einde van dit jaar zullen verschillende demoprojecten worden opgezet. Hierover volgt informatie vanaf september, oktober, bij de aanvang van het nieuwe parlementaire jaar.

Tenslotte wil ik het hebben over de werkzaamheden van de ombudsdiensten. Sedert de officiële lancering van de ombudsdienst op 22 mei 2002, werden er reeds 265 klachten verwerkt. U hebt kunnen merken dat deze eerste maanden vooral in het licht stonden van het verspreiden van degelijke informatie naar de bewoners: De infokrant Air-media werd verspreid, de website werd regelmatig bijgewerkt en een groot aantal informatiefiches werd ter beschikking gesteld van het publiek.

Eenmaal per week, tijdens de nacht, wordt de situatie ter plaatse in de verschillende betrokken gemeenten en vooral in de noordrand onderzocht. Het voornaamste doel is ter plaatse geluidsmetingen te verrichten. Aangezien aan de noordrand uitdrukkelijk werd gevraagd duidelijk melding te maken van de klachten om aldus een beter zicht te krijgen op de concrete situatie ter plaatse, zijn de meeste klachten over de nachtvluchten ook van hen afkomstig. Maar ook de

18.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ces cartes seront-elles disponibles dès après-demain?

18.08 Isabelle Durant, ministre: Elles le seront à partir de septembre pour la population.

18.10 Isabelle Durant, ministre: Il ne s'agit encore que d'une première mouture.

18.11 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Pouvons-nous d'ores et déjà examiner ces projets de cartes?

18.12 Isabelle Durant, ministre: Ce sont des documents de travail qui ont servi dans le cadre de la négociation de l'accord et ils ne seront disponibles qu'ultérieurement.

En payant cette taxe, les passagers participeront aux frais d'isolation. Le pollueur est donc le seul à payer.

A partir de 2004, un entrepreneur par zone habitée débutera les travaux. Il ne s'agit pour le moment que de projets-types.

Depuis l'instauration du service de médiation, environ 265 plaintes ont déjà été traitées. Le service édite la revue *Airmedia*, rédige des fiches d'information, gère son propre site internet et effectue des mesures sonores. La majorité des plaintes concernent les vols de nuit mais les habitants de Bruxelles sont au nombre des mécontents.

En ce qui concerne la jonction du réseau TGV avec l'aéroport, il s'agit d'une mesure respectueuse de l'environnement.

bewoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maken actief gebruik van de ombudsdienst.

U stelde een aantal vragen over het HST-netwerk en de verbinding van de luchthaven met Schaarbeek. De aansluiting van de HST op de luchthaven is natuurlijk interessant voor de complementariteit van de hogesnelheidstrein en het vliegtuig. Deze treinen bieden immers een milieuvriendelijk alternatief voor de korte afstandvluchten binnen Europa.

Door de aansluiting op de luchthaven moet deze milieuvriendelijke rol nog verstevigd worden.

Vervolgens wil ik het hebben over de specifieke vraag van de heer Bonte.

(...): (...)

18.13 Isabelle Durant, ministre: Faire faire le solde global est impossible.

18.14 Jean-Pierre Grafé (cdH): Je m'en réjouis car Bruxelles devient un aéroport sous-local. On y trouve un parking comme on veut. Soit on développe l'aéroport et il est normal et souhaitable que l'on fasse un TGV, soit vous le condamnez. Quand vous vous promenez dans cet aéroport, il n'y a plus personne.

18.14 Jean-Pierre Grafé (cdH): Dat verheugt me, want Brussel is op weg om nog minder dan een plaatselijke luchthaven te worden. Je vindt er parkeerplaats naar believen. Of men brengt de luchthaven tot ontwikkeling en dan is het normaal en wenselijk dat er een HSL komt, of ze is ten dode opgeschreven. Er is niemand meer in die luchthaven als je er rondloopt.

18.15 Isabelle Durant, ministre: Je ne suis pas tributaire de ce qui s'est passé le 11 septembre.

18.15 Minister **Isabelle Durant**: Ik kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor wat er op 11 september is gebeurd.

De studie over de mogelijkheid van de inplanting van een tweede intermodale terminal in Brussel in opdracht van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur is aan de gang, maar nog niet afgerond. Het verslag is voorzien voor oktober 2002, dus dat is niet over enkele jaren. Als de conclusie van die studie een bevestiging is van Schaarbeek, op dit moment "Schaerbeek-voyageurs" genoemd, wat een veel kleiner project is wat de vastgoedaspecten betreft, blijft er toch een probleem waarbij de studie ons zal moeten helpen, met name de people mover. Dat is de verbinding tussen, in dit geval, Schaarbeek en de luchthaven. U weet dat de verbinding door een people mover, het eerste project, toch niet zo gemakkelijk is. C'est une « rupture de charge » pour les voyageurs: il faut sortir et monter dans un autre transport. De discussie die ik had met BIAC ging over het feit dat BIAC dit project niet wil betalen en de NMBS ook niet.

Het probleem van de efficiënte verbinding tussen Schaarbeek en de luchthaven is nog niet duidelijk en ik hoop dat de studie ons zal vertellen of de voorgestelde keuze haalbaar is. Ik ga ermee akkoord

L'étude d'opportunité relative à un deuxième terminal à Bruxelles sera réceptionnée en octobre 2002. Si le choix du site de Schaarbeek est confirmé par cette étude, le problème du *people mover* reliant Schaarbeek à Zaventem demeure entier. Personne ne veut supporter ces frais.

Peut-être le TGV pourra-t-il déjà desservir l'aéroport dès 2011-2012. Il serait peut-être possible de prolonger quelques liaisons TGV jusqu'à l'aéroport, mais cela ne peut se faire aux dépens des trains de navetteurs.

dat een verbinding heel belangrijk is, maar ik denk dat men moet onderzoeken of, voor het bedienen van bepaalde vluchten, het mogelijk is een HST tot aan de luchthaven te laten rijden. Er zijn nu heel belangrijke werken voor de boeg. We kunnen geen HST-verbinding hebben met de luchthaven voor 2012, of 2011 – we zijn de termijn aan het inkorten. Om een echte HST-verbinding te hebben tegen 2011, 2012 denk ik dat het noodzakelijk is erover te praten in het kader van het beheerscontract. We moeten dat doen om te kijken of het mogelijk is enkele HST's tot aan de luchthaven te laten rijden zonder dat zulks ten koste gaat van de pendelaar, want dat is voor mij onmogelijk. Een HST-verbinding met de luchthaven van 1 of 2 treinen die in de plaats komt van een noodzakelijke pendeltrein is voor mij niet mogelijk, zeker als men bedenkt dat we 50% meer reizigers willen. Bovendien weten we dat er werken zijn op die lijn.

In het kader van het beheerscontract wil ik er wel over discussiëren. We kunnen ze bijvoorbeeld niet in de piekuren laten rijden, maar bijvoorbeeld wel in overeenstemming met bepaalde aankomst- en vertrektijden. Bijvoorbeeld voor vluchten naar Afrika en andere bestemmingen kunnen we een signaal geven in afwachting van de diablo die gepland is voor eind 2012. Dat is toch nog vrij lang. We zullen erover praten in het kader van het beheerscontract en bekijken of het mogelijk is een signaal te geven, zelfs voor het einde van de werken betreffende de diablo. Ik preciseer daarbij wel dat het niet voor problemen mag zorgen voor de pendelaars en de mensen die de trein gebruiken voor interne verplaatsingen. De discussie komt er dus aan.

Het was een lang antwoord, maar dat was ook nodig, want het is een belangrijk probleem waarover vele precieze vragen zijn gesteld. Het was ook noodzakelijk om precieze elementen te geven. Ik excuseer me dus voor de duur van mijn antwoord, maar ik achtte een volledig antwoord noodzakelijk.

18.16 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, u zegt dat u geen discriminatiebeleid voert. Ik wil u graag geloven, maar het staat wel haaks op de feiten. Ik denk aan het feit dat bepaalde gebieden 's nachts overvlogen mogen worden en andere niet. U verwijst terecht naar "Bruxelles Air Libre" en "Wakker Tervuren", waar het nog gaat over dagvluchten. De grootste concentratie van de vluchten blijft toch boven de noordrand. Het blijft een onevenredigheid, ten eerste wat de dagvluchten betreft. Ten tweede, is het feit dat bepaalde gebieden 's nachts niet overvlogen mogen worden, een feitelijke discriminatie.

18.16 Simonne Creyf (CD&V): La ministre affirme qu'il n'est nullement question de discrimination. Les faits prouvent le contraire: certaines zones ne peuvent être survolées la nuit, d'autres si. Conséquence: la périphérie nord doit toujours supporter la plupart des mouvements nocturnes. Cette injustice est maintenue. La ministre peut-elle prouver que des arguments objectifs appuient cette option?

18.17 Minister Isabelle Durant: Men mag wel de veiligheidsredenen, de windproblematiek en andere elementen die toch te maken hebben met luchthavens, niet uit het oog verliezen.

18.18 Simonne Creyf (CD&V): Dat was ook mijn vraag, mevrouw de minister.

Ten eerste, kunt u ons in dat verband berekeningen geven? Kunt u

18.18 Simonne Creyf (CD&V): La ministre a admis que les Régions avaient recours à des méthodes différentes pour

ons metingen tonen, zodanig dat u ons kunt bewijzen dat het bepalen van de vliegroutes op basis van objectieve gegevens gebeurt en niet op basis van politiek vooraf ingenomen standpunten?

Bovendien geeft u toe – dat is een tweede discriminatie – dat er een verschillende behandeling is van geluidshinder op basis van de gewesten.

U zegt daarenboven dat de nacht voor iedereen hetzelfde is, maar tezelfdertijd voegt u eraan toe dat voor de “ronde van Brabant” een uitzondering wordt gemaakt op zondagochtend tussen 6 uur en 8 uur. Dat is precies wat ik aantoon. Die nacht boven Vlaanderen, boven de noordrand, mag maar duren tot 6 uur, maar voor Brussel geldt een andere regeling.

Ten tweede, wat de concentratie betreft, hebt u reeds geantwoord dat met de nieuwe procedure, waarbij men sneller hoogte zou winnen, andere gebieden overvlogen zullen worden. Tijdens de plenaire vergadering hebt u gezegd dat vliegtuigen niet meer zullen afdraaien boven Meise, maar wel boven Affligem. Dit is gewoon het probleem verleggen, dit is geen oplossing bieden.

Ten derde, u zegt dat u de slaapverstoring niet uit het oog verliest. U argumenteert dat de nieuwe DHL-toestellen zeker beter zullen zijn dan de Boeing 727. Ik zou willen zeggen dat wie 's nachts vliegt ook de meest geluidsarme vliegtuigen moet kunnen en willen inzetten. Als men belang hecht aan nachtvluchten, als DHL belang hecht aan die nachtvluchten, dan vind ik dat de bewoners recht hebben op het inzetten van de meest geluidsarme vliegtuigen.

Wat het isolatieprogramma betreft, hoop ik inderdaad dat we daar nog meer informatie over zullen krijgen en dat we zullen kunnen beschikken over kaarten om precies uit te maken wie in aanmerking komt. Dat zal de bewoners ook sterk interesseren.

Dan kom ik nu aan het tweede deel van mijn interpellatie over de HST. Mijnheer Bonte, u hebt gelijk dat u verwijst naar de regeringsbeslissing van 31 maart 1999 en de herhaling op 2 februari 2002. We weten ook dat de minister de tweede terminal in Schaarbeek nooit een warm hart heeft toegedragen. We hebben dat heel concreet kunnen vaststellen tijdens de voorbereiding van de gemeenteraadsverkiezingen. In Schaarbeek waren er serieuze problemen in de coalitie omwille van de terminal van Schaarbeek.

Ik wil dan toch nog even aanhalen wat de provincie Vlaams-Brabant – waar men wel goed geïnformeerd zal zijn – zegt: “Het federale ministerie van Verkeer en Infrastructuur heeft immers vorige maand nog een multicriteria-analyse laten uitvoeren van de verschillende mogelijke inplantingplaatsen voor wat ‘le second terminal intermodal bruxellois’ genoemd wordt”. Ik vermoed dat dit de studie is waar de minister naar verwezen heeft.

Wat blijkt nu uit die studie? Het Zuidstation zou de beste keuze zijn. Collega Bonte, ik meen dat daarmee inderdaad zal worden geprobeerd om het akkoord, dat de federale regering op 31 maart 1999 met de gewesten had gesloten, onder andere over een tweede multimodale spoorterminal in Schaarbeek, en het luchthavenakkoord van februari 2002 naar de prullenmand te verwijzen. Ook de

mesurer les nuisances sonores.

Comme je l'ai déjà dit, une mesure d'exception est prévue le dimanche matin, à savoir l'obligation d'emprunter le tour du Brabant.

Le fait que les avions prendront de l'altitude plus rapidement équivaut simplement à déplacer le problème vers d'autres régions.

Il faut obliger les compagnies qui souhaitent voler de nuit à utiliser les appareils les moins bruyants.

Je demande avec insistance à la ministre de me communiquer davantage d'informations à propos du programme d'isolation. En ce qui concerne le terminal TGV à Schaarbeek, la ministre Durant, qui vit à Schaarbeek, n'a jamais porté ce projet dans son cœur, ce n'est un secret pour personne. Selon une étude récente, la gare du Midi constituerait une solution préférable. Je me doute de ce qui va se passer. Les accords actuels avec les Régions et l'accord relatif à l'aéroport passeront à la trappe. L'évolution récente dans le dossier du terminal TGV à Schaarbeek met en péril l'accessibilité de Bruxelles.

inschakeling van de luchthaven in een HST-netwerk dreigt naar de prullenmand te worden verwezen. Collega Bonte, ik wil er ook aan toevoegen dat, hoe trager de terminal van Schaarbeek gerealiseerd wordt, hoe trager ook het derde en vierde spoor richting Leuven aansluiting zal krijgen met Brussel. Het gedeelte van het GEN – waarvan velen voorstander zijn – dat vanuit Leuven komt wordt hierdoor ook weer bemoeilijkt. De bereikbaarheid van Brussel wordt hierdoor gehinderd. Hoe trager men vordert met de terminal in Schaarbeek, hoe langer men zal moeten wachten op een vlotte verbinding van het derde en vierde spoor met Brussel. De bereikbaarheid van Brussel via Leuven wordt hierdoor gehinderd. Ik vind dat heel jammer. Wat mevrouw de minister hierop heeft geantwoord geeft als dusdanig niet echt hoop. Het was absoluut geen belofte dat de tweede terminal in Schaarbeek er komt.

Mijnheer de voorzitter, ik zal het hier bij laten.

18.19 Hans Bonte (SP.A): Mevrouw de minister, ik kan echt niet goed meer volgen. Ik wil mij niet inlaten met wat er al dan niet tijdens de campagnes voor het lokale niveau gepubliceerd wordt. Iedereen doet zijn best om gekozen te worden. Het is echter van twee dingen één. Ofwel heeft de federale regering met u erbij in 1999, 2000 en 2001 op een bijzonder lichtzinnige manier het luchthavenakkoord opgesteld en even lichtzinnig geoordeeld dat het noodzakelijk was om een tweede HST-terminal te Schaarbeek te bouwen. In dat geval moet het globale akkoord misschien opnieuw worden bekeken. Iedereen binnen de regering moet er dan van overtuigd zijn dat dit een lichtzinnige keuze was. Ofwel kan dit ook niet meer of minder dan een verdragingsmanoeuvre zijn. Dat zou fatale gevolgen kunnen hebben, ook voor het binnenlands spoor, de gewone pendelaar en het derde en vierde spoor naar Leuven. Dat begrijp ik dus niet. De studies die nu moeten beoordelen of het al dan niet opportuun is om in Schaarbeek een terminal te bouwen zouden toch voorafgaand aan de fundamentele beslissing van de regering moeten zijn uitgevoerd? In die zin begrijp ik niet hoe die studie de cruciale beslissingen van 1999, 2000 en 2001 opnieuw op de helling zou kunnen zetten. Laten wij afwachten wat oktober brengt.

Het probleem van de *people mover* begrijp ik helemaal niet. Ik heb verwezen naar de ervaringen die ik heb na zes maanden Sabena-commissie. Alle deskundigen dringen aan op een betere ontsluiting via het internationaal spoorvervoer. Brussel en de nationale luchthaven van Zaventem hebben fundamentele economische troeven verloren ten aanzien van de andere luchthavens omdat men steeds naar het Zuidstation moest. Dat is veel te ver in termen van het overstappen van passagiers.

Door nu te komen aanzetten met de uitleg zoals die terug te vinden is in de brief van de Bestendige Deputatie als zou het Zuidstation een alternatief kunnen vormen, miskent men de ervaring die men met de nationale luchthaven en Sabena heeft opgedaan. Als men die les niet wil trekken, begrijp ik het helemaal niet.

Mevrouw de minister, een “*people-mover*” is zeer gebruikelijk in alle Europese luchthavens. Het probleem is natuurlijk volledig van de baan op het moment dat de beslissing van de Vlaamse regering wordt uitgevoerd, namelijk de “*Diabolo*”. Op die manier ontstaat een directe spoorontsluiting tussen Schaarbeek en de nationale

18.19 Hans Bonte (SP.A): Je ne vous suis plus. Ou le gouvernement fédéral et vous-même avez, en 1999, 2000 et 2001, conclu l'accord relatif à l'aéroport avec une grande désinvolture, ou il s'agit d'une manœuvre dilatoire qui sera fatale aux navetteurs bruxellois. Les études concernant la gare de Schaarbeek auraient tout de même dû être menées avant la décision!

Le problème du *people-mover* est également incompréhensible. Il est entre-temps parfaitement clair que Bruxelles a laissé échapper des atouts dans la mesure où tous les déplacements en train au départ de l'aéroport devaient transiter par Bruxelles-Midi. Le *people-mover* existe dans tous les grands aéroports internationaux, qu'attendez-vous donc pour mettre en œuvre la décision prise à trois reprises par le gouvernement ?

luchthaven. Waar wachten we nog op? Waar wacht u nog op om de beslissing van de regering ook uit te voeren? Als u nu de beslissing niet neemt, zult u fundamentele krijgen voor het binnenlandse vervoer en het vervoer naar de luchthaven. Op die manier haalt u zich een bijzonder grote verantwoordelijkheid op de hals. Dan heb ik het nog niet over het feit dat het toch wel eigenaardig is dat de minister zich dissocieert van een beslissing – het zogenaamde luchthavenakkoord – die na veel politieke problemen in de federale regering werd genomen.

18.20 Minister **Isabelle Durant**: ... een beslissing van de regering en de opdracht, die in oktober zal worden afgerond, werd eveneens door de regering gegeven. De termijnen die voor de opdracht gelden, zijn niet door mij ingevoerd. De regering heeft deze opdracht gegeven om meer elementen te hebben inzake de inplanting...

18.20 **Isabelle Durant**, ministre: La décision pour donner ordre de faire une étude a été prise par le gouvernement. Je l'ai exécutée loyalement.

18.21 **Hans Bonte** (SP.A): ... van de tweede TGV-terminal in Schaarbeek.

18.22 Minister **Isabelle Durant**: Ik heb enkel de beslissing van de regering uitgevoerd.

18.23 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik wil het eerst hebben over de vluchten. Mevrouw de minister, eerst zei u dat er ruwe kaarten beschikbaar waren. Maar als ik u vroeg die ook ter beschikking te stellen, blijkt dit niet te kunnen. Ze zijn dus nog niet beschikbaar. Het lijkt mij verkeerd om heel de omgeving van de luchthaven in september of oktober voor een voldongen feit te plaatsen. Als parlementslid had ik graag inzage gekregen van die ruwe kaarten. Ik hoop dat de gemeenten minstens inspraak zullen krijgen vóór alle gedetailleerde kaarten waarop alle huizen individueel zichtbaar zijn, definitief klaar zijn zodat zij weten wat hen boven het hoofd hangt en zij niet voor een voldongen feit worden geplaatst.

18.23 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Au départ, des cartes approximatives étaient disponibles et, par après, ce n'était plus le cas. Je souhaiterais tout de même être informé de la situation tout en espérant que les communes aurent l'occasion de s'exprimer au sujet de la confection des plans définitifs.

Je souhaiterais pouvoir consulter les dossiers de nominations au sein du service de médiation.

Ik had ook graag inzage gekregen in het benoemingsdossier van de drie personen van de ombudsdienst. Ik hoop dat u mij terzake zekerheid kunt bieden en dat u mijn parlementaire inzagerecht kunt garanderen. Ik heb de vraag gesteld aan uw kabinet maar ik heb tot nu toe niets gekregen.

La ministre a communiqué des chiffres sur les vols de jour. S'agissait-il de ceux survolant Bruxelles ? Nous souhaiterions obtenir le plus rapidement possible les chiffres des vols survolant la périphérie nord afin d'éviter que ces vols ne s'intensifient progressivement et que cela n'engendre de nouveaux problèmes dans quelques années. Le programme d'isolation s'étendra sur 6 ans. Entre-temps, il convient de s'assurer qu'aucun vol supplémentaire ne sera autorisé.

Mevrouw de minister, u hebt een aantal cijfers gegeven in verband met de dagvluchten. Van de 306.000 vluchten verlopen er 137.000 via de 25R-route. Gaat het dan om vluchten die over Brussel of over de noordrand gaan? U zegt dat een deel afbuigt naar rechts en een ander deel naar links. Het lijkt mij zeer belangrijk voor de noordrand, die binnenkort zal geplaagd worden met die concentratie van nachtvluchten, dat zij de evolutie kunnen waarnemen van de dagvluchten. Wij willen cijfers zien van het aantal dagvluchten boven de noordrand voor vorig jaar en dit jaar. Op die manier kunnen wij vaststellen welke evolutie er terzake kan worden waargenomen. Op die manier kan men ook niet tersluiks overgaan van 50% naar 60, 70 of zelfs 80%.

Mevrouw de minister, u moet ons die cijfers zo vlug mogelijk bezorgen want anders gaat men geruisloos steeds meer vluchten concentreren boven de noordrand. Ik hoop dat u ons die cijfers zo

La ministre fait cavalier seul dans le dossier du terminal TGV. La réserve dont elle témoigne est

vlug mogelijk zult bezorgen. U mag dit gerust als een bijkomende vraag beschouwen.

Ik hoop dat u op dit vlak zeker nog een antwoord geeft.

Ten derde, wat het isolatieprogramma betreft, hoor ik nu duidelijk dat het een evolutie gaat zijn van zes jaar. Minstens daarom hoop ik dat u ook wacht met het 's nachts concentreren tot die zes jaar voorbij zijn. Dat lijkt mij logisch.

Ten vierde, wat de HST betreft, hebben we een heel belangwekkende discussie binnen de meerderheid meegemaakt. Dat was een heel verhelderende discussie waaruit blijkt dat de minister een eigen koers aan het varen is die niet coherent is met wat er in de meerderheid afgesproken was. Ik heb in de eerste plaats begrepen dat alles zeer voorwaardelijk is geworden. De minister heeft gezegd "als uit de studie blijkt dat ...", terwijl het vroeger allemaal veel assertiever was. Dat is al een eerste reden om ongerust te zijn. Ten tweede, wordt 2011, 2012 vooropgesteld. Er is hier al terecht verwezen naar het feit dat Zaventem nu niet is aangesloten op het HST-netwerk. Als men nog tien jaar wacht, dan zijn dat tien jaren van achterstand die men opbouwt en tien jaar is in het luchtvaartwezen een eeuwigheid. Men moet veel sneller de aansluiting van Zaventem op het HST-netwerk doorvoeren.

Ik heb daarjuist al verwezen naar de luchthavens in Wallonië, en daarom vrees ik dat het de bewuste politiek is van sommige partijen om Zaventem zo lang mogelijk niet te ontsluiten en om Zaventem zo lang mogelijk niet aan te sluiten op het HST-netwerk om die luchthaven zo minder groeikansen te geven ten opzichte van de Waalse luchthavens. Ik denk dat dit hoe dan ook manifest onrechtvaardig is en dat er een Waalse strategie achter zit om Zaventem niet op een normale manier te laten ontwikkelen. Wanneer de minister zegt "we zouden voor de belangrijke vluchten, zoals de vluchten naar Afrika, ervoor kunnen zorgen dat er een aansluiting komt via een rechtstreekse verbinding naar Zaventem", dan denk ik dat dit absoluut niet volstaat. Het is namelijk precies voor de korte vluchten dat de HST een concurrent kan zijn van het luchtvaartwezen en kan zorgen dat er wat minder geluidsoverlast is op bepaalde momenten. Het is precies voor die korte vluchten naar de naburige landen dat de HST interessant kan zijn voor de gebruikers van het openbaar vervoer. Op dat vlak hebt u helemaal geen uitsluitsel gegeven, integendeel. De people mover moet er zo snel mogelijk komen als er geen terminal komt op Zaventem zelf en die kan er alleen maar komen wanneer de HST-terminal in Schaarbeek wordt gepland en niet wanneer er een tweede HST-terminal in Brussel-Zuid wordt geplaatst. Dat zou helemaal het einde zijn van Zaventem als een toekomstgerichte luchthaven.

Wij zullen daarom een motie indienen die onder meer inhoudt dat men afziet van de concentratie van de nachtvluchten boven de noordrand. Indien die concentratie er toch komt, moet men de gemeenten uit de noordrand zeker inspraak geven bij de vastlegging van de routes. Ten slotte vragen wij dat Zaventem zo spoedig mogelijk aansluiting krijgt op het HST-netwerk, hetzij via de inrichting van een terminal te Zaventem zelf, hetzij via een people mover tussen Schaarbeek en Zaventem.

incompréhensible. Un délai d'attente de 10 ans avant de réaliser la liaison TGV vers Zaventem, voilà qui est bien trop long. Je pense que tout cela cache une stratégie wallonne.

Le TGV constitue une solution de rechange pour les vols de courte distance mais il ne peut se substituer aux vols vers l'Afrique.

Le Vlaams Blok dépose une motion demandant qu'il soit mis un terme à l'augmentation des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord. En outre, nous demandons qu'un terminal TGV soit installé le plus rapidement possible dans la gare de Schaerbeek.

Enfin, j'aimerais savoir si la ministre consentirait à me laisser consulter les cartes demandées.

Mijnheer de voorzitter, ik heb een paar concrete vragen gesteld. Ik hoop dat de minister mij die informatie zal toesturen en mij inzage van de dossiers en van de kaarten zal geven.

18.24 Isabelle Durant, ministre: On reparlera de ce sujet en septembre ou en octobre.

18.25 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ja, maar dan staan we voor een voldongen feit.

Le **président**: Si Mme la ministre ne donne pas assez rapidement les informations nécessaires, nous reviendrons sur le sujet, bien entendu.

18.26 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dan is het te laat. Als parlamentslid wil ik inzagerecht in die ruwe kaarten en blijkbaar weigert men mij dit inzagerecht.

Le **président**: Monsieur Laeremans, vous avez exprimé votre souhait et vous apporterez l'évaluation nécessaire quand nous aurons l'occasion de le faire. Mme la ministre va faire tout ce qu'elle peut pour satisfaire les honorables membres.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf en van de heren Hans Bonte en Bart Laeremans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt aan de regering

- inzake nachtvluchten een beleid te voeren van niet-discriminatie;
- rekening te houden met de gehinderden die recht hebben op compensatie;
- verder overleg te plegen met de regio op basis van eerlijke informatie."

Une première motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf et de MM. Hans Bonte et Bart Laeremans et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement

- de mener une politique de non-discrimination en matière de vols de nuit;
- de tenir compte des personnes qui subissent des nuisances et qui ont droit à une compensation;
- de poursuivre la concertation avec la région sur la base d'informations honnêtes."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van mevrouw Simonne Creyf en van de heren Hans Bonte en Bart Laeremans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering

- af te zien van de concentratie van de nachtvluchten boven de Noordrand rond Brussel;
- indien deze concentratie er toch komt, moeten de gemeenten uit de Noordrand inspraak krijgen bij de vastlegging van deze routes;
- de luchthaven van Zaventem zo spoedig mogelijk aansluiting te geven op het HST-netwerk, hetzij via de inrichting van een HST-terminal te Zaventem, hetzij via een "people-mover" tussen Schaarbeek en

Zaventem."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans et Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de Mme Simonne Creyf et de MM. Hans Bonte et Bart Laeremans et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,

demande au gouvernement

- de renoncer à la concentration des vols de nuit au-dessus de la périphérie nord de Bruxelles;
- si cette concentration devient effective, d'associer les communes de la périphérie à la fixation des routes;
- de réaliser le plus rapidement possible le raccordement de l'aéroport de Zaventem au réseau TGV, soit par l'aménagement d'un terminal TGV à Zaventem, soit par l'organisation d'une navette entre Schaerbeek et Zaventem."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Pierrette Cahay-André en Marie-Thérèse Coenen en de heer Marcel Bartolomeeussen.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Pierrette Cahay-André et Marie-Thérèse Coenen et M. Marcel Bartolomeeussen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

19 Question de M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de la 'qualité totale' sur certaines lignes de chemin de fer et notamment sur la ligne 132" (n° 7819)

19 Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken in verband met de 'integrale kwaliteitszorg' van bepaalde treinverbindingen en in het bijzonder van lijn 132" (nr. 7819)

19.01 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, madame la ministre, chers collègues, en 2000, Mme la ministre a lancé ce concept de qualité totale qui a été, je pense, intégré dans le contrat de gestion de la SNCB et six lignes ont été désignées pour ou visées par cette expérience pilote, si on peut l'appeler ainsi, trois lignes en Flandre et trois lignes en Wallonie. Pour les lignes en Wallonie, il s'agissait de Liège-Jemelle, Bertrix-Virton et Charleroi-Couvin. Une partie des questions que je souhaite poser concerne de manière générale cette notion de qualité totale pour faire le point de manière globale, et j'ai ensuite quelques questions plus spécifiques sur la ligne 132 qui est parmi les six concernées. L'idée est d'apporter un maximum d'améliorations à la clientèle. Je pense que Georges Brassens aurait chanté "L'idée est excellente". Peut-être est-il temps de voir quels sont les effets sur le terrain, en particulier pour les utilisateurs et notamment pour la ligne 132.

Mais tout d'abord, j'ai cherché tout un temps une définition de cette notion de qualité totale et j'ai interrogé divers responsables de la SNCB qui auraient dû en principe en être chargés, ou qui en sont chargés ou qui doivent la mettre en œuvre. Qu'entendez-vous par cette notion de qualité totale? Je crois qu'il y a une définition pragmatique que j'ai quand même trouvée et qui est de dire "faire le maximum ou faire tout ce qu'on peut pour améliorer le service". C'est une définition assez pratique qu'on peut trouver, mais je voulais vous demander si derrière ce concept qui a été lancé, vous avez des objectifs précis pour améliorer le service, sur ces six lignes

19.01 Jean-Marc Delizée (PS): Het concept "integrale kwaliteitszorg", dat tot doel heeft zoveel mogelijk verbeteringen aan te brengen ten gunste van de cliënten, geldt voor zes lijnen. Het betreft een uitstekend idee, maar het valt nog af te wachten welk effect dat in de praktijk zal hebben. U wil dus de dienstverlening verbeteren. Voor mij betekent dat het behoud van stopplaatsen in de kleine stations tijdens het weekend en in de week. Maar beschikt de NMBS wel over specifieke kredieten om werk van die integrale kwaliteitszorg te kunnen maken? Voor zover ik weet is het antwoord daarop neen. Wat lijn 132 betreft, verneem ik dat de dienstregeling, die veel kritiek heeft uitgelokt, zal worden gewijzigd.

Honderden reizigers nemen elke dag de trein in Cour-sur-Heure,

pour commencer. Quels objectifs souhaitez-vous atteindre? S'agit-il d'une augmentation de l'offre qui doit induire une augmentation du nombre de voyageurs? S'agit-il d'améliorer les horaires, de les rendre plus complémentaires? S'agit-il d'une meilleure information du public ou de l'accessibilité de personnes handicapées? Je ne suis pas exhaustif.

Je crois qu'il y a aussi dans la définition de la qualité totale la définition du service public, de ce qu'on entend par service public. Par exemple, pour des régions rurales, le maintien d'arrêts dans des petites gares, c'est aussi important, tant en semaine qu'en week-end. Dans la qualité totale, inclut-on aussi le fait que le service public continuera d'y être rendu?

Une deuxième question assez générale que je souhaitais poser sur ce concept, c'est aussi le budget. Y a-t-il un budget identifié à la SNCB pour mettre en œuvre cette qualité totale? Y a-t-il de votre part des injonctions ou des demandes ou des souhaits exprimés à la hiérarchie de la SNCB, voire des priorités qui seraient données pour certains investissements, certains travaux de modernisation de ces lignes? À ma connaissance, ce n'est pas le cas. La programmation reste ce qu'elle est puis il y a des investissements, des travaux qui sont faits aussi sur ces lignes-là ou dans ces gares-là, mais parmi d'autres. Je voulais aussi savoir si vous organisez à votre niveau un certain suivi et comment. Y a-t-il une personne ou une cellule qui assure un certain contrôle de ce qui est fait en matière de qualité totale pour ces lignes?

En ce qui concerne la ligne 132, quelques éléments peut-être plus précis, d'abord en ce qui concerne les horaires. Ces horaires existent depuis un an et demi maintenant. Il semblerait qu'ils vont changer, en tout cas on en parle beaucoup. Je ne dispose pas d'enquêtes sur les horaires actuels mais il semble qu'il y ait pas mal de critiques à leur sujet. Certains horaires en semaine ne seraient pas bien adaptés aux personnes qui travaillent. J'imagine que de nouveaux horaires pourront remédier à ces défauts et améliorer les choses. Il y a eu beaucoup de craintes aussi, et d'émotion, de mobilisation par rapport à la possible suppression de points d'arrêt dans des petites gares. La rumeur qui circule colporte sans doute le vrai et le faux. Certaines craintes n'étaient peut-être pas fondées ou portaient peut-être sur des projets qui n'ont pas été finalisés.

Je pense qu'il n'y a pas de volonté de suppression pure et simple de petites gares, mais j'aimerais cependant que vous me donniez confirmation à ce sujet. Étaient visés, par exemple, des points d'arrêt comme Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, Jamioulx et Yves-Gomezée. Cependant, ces petites gares concernent quotidiennement plusieurs centaines de voyageurs. On ne peut donc pas les oublier.

Un élément de l'attractivité de la ligne et donc du choix du chemin de fer comme moyen de transport, c'est aussi la durée du trajet et la fréquence des trains. Il doit être, selon moi, possible de concilier ces deux éléments et d'avoir, à certains moments, des trains plus rapides avec moins d'arrêts, et à d'autres, et à horaires décalés, des omnibus avec une fréquence suffisante. Autrement dit, les besoins des utilisateurs des petites gares ainsi que ceux des gares un peu plus importantes devraient donc pouvoir être rencontrés.

Ham-sur-Heure, Jamioulx et Yves-Gomezée, stopplaatsen die men dus niet over het hoofd mag zien. Het moet mogelijk zijn op die lijn nu eens omnibustreinen, dan weer snellere treinen te laten rijden. De reistijd van Charleroi naar Couvin duurt 65 minuten, wat lang is. Het zou mogelijk moeten zijn die reistijd in te korten, al was het maar met 15 minuten.

Momenteel zijn er maar vier met diesel aangedreven motorrijtuigen operationeel, terwijl ze alle tegen 15 juni hadden moeten zijn geleverd. Ik wil het ook hebben over de complementariteit treinbus, vooral in het geval van de site van l'Eau d'Heure, die thans niet toegankelijk is met het openbaar vervoer. Een busverbinding vanuit Walcourt, bijvoorbeeld, zou in het kader van dat concept van integrale kwaliteitszorg welkom zijn.

De toute façon, quelle que soit la grille horaire qui sera mise en œuvre, il serait intéressant de procéder à une évaluation après un an, par exemple, afin de voir s'il est nécessaire ou pas de procéder à des modifications.

La durée du trajet Charleroi-Couvin est très longue (environ 65 minutes). Des travaux ont été réalisés. Ils devraient progressivement permettre de réduire cette durée. Cependant, des améliorations doivent encore être apportées. En tout cas, la vitesse n'est pas de 120km/h. sur tout le parcours. Il doit être possible, notamment avec les nouveaux autorails de type 41, de réduire la durée du trajet d'une quinzaine de minute, ce qui, dans un premier temps, serait déjà bien. Lorsque l'ensemble des travaux aura été réalisé, il devrait encore être possible de diminuer la durée du trajet.

Je vous ai déjà interrogée dans le passé au sujet des autorails 41. Nous savons malheureusement que cette région a dû attendre la fin de la programmation pour être servie par des autorails modernes, confortables, d'ailleurs appréciés par le public. Ils devaient être livrés le 15 juin. Mais à ce jour, seuls 4 sont opérationnels. Pourriez-vous, madame la ministre, nous donner la raison pour laquelle tous les autorails n'ont pas pu entrer en service et nous dire quand ils pourront être pleinement opérationnels?

Madame la ministre, je voudrais enfin attirer votre attention sur la problématique de la complémentarité entre le train et le bus. Si on en parle beaucoup et si des progrès ont été faits dans ce domaine, beaucoup de travail reste encore à faire.

Dans le cadre de la notion de qualité totale, vous aviez parlé d'organes de concertation entre la SNCB, le TEC et les communes. L'idée est intéressante. Je ne sais pas si ce genre d'organes de concertation est mis en place pour les six lignes dites à qualité totale.

Il serait également intéressant d'intégrer dans la réflexion les conclusions des plans communaux de mobilité qui, pour certaines communes, ont déjà été déjà élaborées en concertation avec tous les acteurs et avec une vision globale de la mobilité.

Dans le cadre de cette complémentarité entre le train et le bus, je voudrais donner l'exemple du site touristique des lacs de l'Eau d'Heure. Celui-ci draine déjà beaucoup de public de la région environnante, mais il n'est pas accessible aujourd'hui en transports en commun. Pourtant, il est appelé à avoir un avenir touristique important dans les années à venir. Une liaison en bus à partir d'une gare de la ligne 132, comme Walcourt, serait la bienvenue. J'espère donc qu'avec le temps, de telles liaisons pourront voir le jour car cela constituerait une belle avancée pour le transport en commun, mais aussi dans cette optique de qualité totale.

19.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, monsieur Delizée, la ligne 132, comme cinq autres d'ailleurs, fait partie, dans le cadre de l'avenant au contrat de gestion, des lignes pilotes à qualité totale.

Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il n'y a pas de définition scientifique et exhaustive du terme "qualité totale". Mais il s'agit sur ces six lignes de pouvoir développer l'augmentation d'un certain

19.02 Minister Isabelle Durant: Op de zes lijnen waarvoor het concept van de integrale kwaliteitszorg zal gelden, willen wij tegemoetkomen aan een aantal verzuchtingen van de reizigers.

nombre de paramètres au sujet desquels les usagers sont très demandeurs.

A savoir, la question du confort, de l'information, du matériel roulant, des points d'arrêt, de la qualité des points d'arrêt, l'aménagement des gares, des arrêts, des parkings ainsi que le lien avec la SRWT et les TEC pour ce qui est du transport en commun.

En ce qui concerne la ligne 132, à partir du 5 août prochain, il n'y aura plus que des diesels type 41 qui la desserviront. Il y a eu un peu de retard mais au 5 août l'ensemble du matériel convenu sera disponible et il n'y aura donc plus d'anciens véhicules. Cela devrait répondre non seulement aux attentes de confort, car c'est un matériel apprécié, mais aussi aux attentes de vitesse puisque c'est aussi un matériel plus rapide même s'il y a des travaux en cours. L'infrastructure sera aussi améliorée sur quelques tronçons, ce qui va améliorer les choses. Dès lors, nous aboutirons normalement pour le 16 décembre 2002 à un service qui sera fondamentalement revu en raison à la fois du matériel et des travaux.

A ce moment, on disposera de trains plus fréquents, plus rapides et la trame de base du service retenu sera celle d'un service IR donc interrégional. Une large campagne d'information sera d'ailleurs lancée dans les prochaines semaines pour mettre en avant les éléments positifs vis-à-vis des usagers, tout en espérant en attirer d'autres par ce biais.

Nous avons travaillé, pour les six lignes, sur base d'un groupe de travail qui réunit la SNCB, le Comité des usagers, l'administration et mon cabinet. Par ailleurs, pour la ligne 132 précisément, mais c'est le cas sur d'autres lignes, on a travaillé dans un comité de pilotage au niveau du district pour vraiment aborder les problèmes plus concrets et pour prendre en considération une série de choses qui ne concernent que cette ligne-là: l'aménagement des gares, les problèmes de parking et des choses très concrètes. De même, des contacts ont été pris avec la SRWT et les TEC car j'ai entendu votre demande à propos du lac de l'Eau d'Heure, c'est le genre de chose que l'on peut renvoyer dans ce groupe. J'ai évoqué le problème au ministre wallon des Transports pour voir s'il est possible de garantir une meilleure liaison.

L'ensemble des initiatives, même si cela a pris un peu de temps, traduit malgré tout la volonté, sur cette ligne-là comme sur les 5 autres, d'essayer d'améliorer au maximum confort, ponctualité, matériel roulant et autres éléments connexes par rapport aux voyageurs. Je pense que nous y arriverons dans les délais voulus. En tout cas, à la fin de l'année 2002, on devrait avoir pour cette ligne non seulement le nouveau matériel mais aussi une série d'améliorations que j'ai moi-même voulu traiter localement car je pense que c'était le district qu'il fallait impliquer.

19.03 Jean-Marc Delizée (PS): Je remercie la ministre pour ses réponses. Mais vous ne m'avez pas vraiment répondu sur le problème des budgets. Y a-t-il des priorités au niveau de la SNCB par rapport à ces lignes? Y a-t-il des instructions qui sont données au sein de la SNCB par rapport à tous ces éléments un peu plus vagues?

Vanaf 5 augustus zullen enkel nog dieselstellen van reeks 41 op lijn 132 rijden. Dit komt het comfort en de snelheid ten goede.

Ik heb uw verzoek betreffende de site van l'Eau d'Heure gehoord en er werden contacten met de SRWT en de TEC opgenomen.

Het district moest er vanzelfsprekend bij worden betrokken.

19.03 Jean-Marc Delizée (PS): Ik dank u, maar heeft de NMBS budgettaire middelen uitgetrokken om die prioriteiten te realiseren?

Ik ben tevreden met uw antwoord over de weekendtreinen en de

Pour le reste, je me réjouis du fait que les autorails 41 vont être opérationnels à partir du 5 août. Je crois qu'il faudra connaître les nouveaux horaires et les analyser mais je ne doute pas qu'ils amélioreront le service. La question des trains du week-end se pose aussi pour les petites gares. Il n'y a, en tout cas, pas de suppression des points d'arrêt aux petites gares, cela vous le confirmez également.

Vous m'avez répondu à propos du problème des groupes de travail et vous reprenez ma proposition pour l'accès en transport en commun au site des lacs de l'Eau d'Heure, notamment sur la concertation avec le TEC. J'espère que tout cela se poursuivra et qu'on atteindra non seulement la qualité totale mais aussi davantage de voyageurs sur cette ligne comme sur les autres.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. Jean-Pierre Grafé à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination du président du conseil d'administration de la SNCB" (n° 7869)

20 Vraag van de heer Jean-Pierre Grafé aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benoeming van de voorzitter van de raad van bestuur van de NMBS" (nr. 7869)

20.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, en date du 6 juillet 2002, le Moniteur belge publiait un arrêté royal portant la nomination des membres du conseil d'administration de la SNCB. En vertu de son article 1^{er}, cet arrêté dispose qu'il se substitue et remplace l'arrêté royal du 25 avril 2002.

Toutefois, nous devons constater que la charge de président du conseil d'administration de la SNCB n'a pas fait l'objet d'un nouvel arrêté royal alors qu'il s'agit d'une condition à remplir pour pouvoir en devenir président et que l'arrêté du 25 avril portant nomination des membres du conseil d'administration qui servait de base à son existence légale a été retiré.

Mme la vice-première ministre estime-t-elle devoir proposer à l'approbation du conseil des ministres un nouvel arrêté royal portant nomination du président du conseil d'administration parmi les administrateurs nommés, avec effet rétroactif? Dans l'affirmative, avec quelle prise d'effet cela sera-t-il et à quelle échéance?

20.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, il est exact que le nouvel arrêté royal de nomination des membres du conseil d'administration de la SNCB a été publié en date du 6 juillet 2002. Les arrêtés royaux du 26 avril 2002 portant nomination des membres du conseil d'administration, ainsi que de l'administrateur délégué, ont, eux, fait l'objet d'un retrait et d'un remplacement.

L'acte de nomination du président du 26 avril, qui trouve sa base légale dans la loi du 21 mars 1991, n'a, quant à lui, pas fait l'objet d'un retrait et garde dès lors tout son effet. La situation du président étant inchangée, le retrait et le remplacement de cet arrêté n'était en effet pas nécessaire.

Je ne doute pas que vous m'objecterez que la durée des mandats

stopplaatsen in de kleine stations, evenals over de bereikbaarheid van de site van de meren van l'Eau d'Heure met het openbaar vervoer.

20.01 Jean-Pierre Grafé (cdH): Het koninklijk besluit van 6 juli 2002 houdende benoeming van de leden van de raad van bestuur van de NMBS vervangt het koninklijk besluit van 25 april 2002. Over het ambt van voorzitter van de raad van bestuur werd geen nieuw besluit uitgevaardigd terwijl het gaat om een te vervullen voorwaarde gaat. Meent u een nieuw besluit met terugwerkende kracht te moeten voorleggen aan de goedkeuring van de ministerraad?

20.02 Minister Isabelle Durant: De koninklijke besluiten van 26 april 2002 werden ingetrokken en vervangen door dat van 6 juli 2002. De akte van benoeming van de voorzitter heeft als wettelijke grondslag de wet van 21 maart 1991 en behoudt zijn volledige uitwerking. Ik meen dat het niet aangewezen is in een nieuw benoemingsbesluit te voorzien krachtens het principe van het recht van de vennootschappen op continuïteit van de beheersorganen van de

visée étant de six ans, la présidence prendra donc fin environ un mois avant le mandat des administrateurs. Cette objection est certes pertinente mais ne pose pas énormément de problèmes, vous en conviendrez, et peut être parfaitement rencontrée par le principe de droit des sociétés de continuité des organes de gestion des sociétés reconnu par tous; ce principe voulant que le mandataire sortant continue d'exercer son mandat jusqu'à son remplacement.

En conclusion, j'estime qu'il n'est pas opportun de prévoir un nouvel arrêté de nomination du président du conseil d'administration de la SNCB.

20.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, il s'agit là d'une appréciation tout à fait personnelle, que je ne partage pas du tout. Au moment où l'arrêté royal a été pris, l'administrateur désigné comme président n'est plus administrateur, puisque vous aviez fait un arrêté avec effet rétroactif supprimant cette qualité d'administrateur. Je crois malheureusement qu'il appartiendra au Conseil d'Etat d'examiner cette situation. Je regrette une fois de plus la situation d'insécurité juridique dans laquelle vous placez les entreprises publiques.

20.04 Isabelle Durant, ministre: Les entreprises publiques. Il ne s'agit que d'une seule.

20.05 Jean-Pierre Grafé (cdH): Car tous les actes qui auraient pu être passés en cas de nomination illégale du président risquent d'être entachés de nullité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de implicaties van de Europese richtlijn 14/2000 van 21 februari 2001 voor de financiering van het investeringsprogramma in ons land" (nr. 7864)

21 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les implications de la directive européenne 14/2000 du 21 février 2001 pour le financement du programme d'investissement mis en oeuvre dans notre pays" (n° 7864)

21.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, richtlijn 14 van de Europese Commissie zegt dat de infrastructuurcapaciteit beschikbaar moet zijn voor alle types van diensten die in overeenstemming zijn met de exploitatie en met de mogelijkheden waarin een dergelijke infrastructuur voorziet. Op basis van die richtlijn is het dus mogelijk dat het binnenlandse treinverkeer in de toekomst gebruik zou maken van de zuivere HST-infrastructuur. Als daar capaciteit over zou zijn, zou het dus mogelijk zijn dat bepaalde capaciteit toegekend wordt aan binnenlandse spooractiviteiten.

Die vaststelling heeft echter consequenties voor de financiering van die spoorinfrastructuren. Er zijn in ons land namelijk twee types van HST-infrastructuur: de zuivere HST-infrastructuur, vooral in Wallonië van de Franse grens naar Brussel en van Luik naar Duitsland, en de gemengde HST-infrastructuur, vooral in Vlaanderen. In de veronderstelling dat er op een gegeven moment capaciteit mogelijk is en dat ook op die zuivere trajecten binnenlands spoorvervoer zal

vennootschappen dat door iedereen wordt erkend. Dat principe wil dat de uittredende mandataris zijn mandaat blijft uitoefenen tot zijn vervanging.

20.03 Jean-Pierre Grafé (cdH): Het gaat om uw persoonlijke beoordeling. Ik deel ze niet. Het komt nu de Raad van State toe deze situatie te bekijken.

21.01 Jos Ansoms (CD&V): La directive européenne dit que, pour autant que ce soit possible techniquement, toutes les infrastructures ferroviaires sont des infrastructures mixtes. Elle interfère avec la manière dont notre pays a abordé jusqu'à ce jour le financement de l'aménagement du TGV et l'infrastructure intérieure. Dans l'attribution des moyens financiers, une distinction a toujours été établie entre l'infrastructure TGV pure financée par la SNCB elle-même et les infrastructures mixtes qui sont financées partiellement par l'Etat

worden toegelaten, zitten wij met de situatie dat de zuivere HST-infrastructuur buiten de 60/40-verdeelsleutel is aangelegd, want volledig gefinancierd door de NMBS, en dat in Vlaanderen de gemengde projecten voor de helft betaald werden uit die 60% van de Vlaamse enveloppe. Voor mij is dat een erg groot probleem. Daarover heb ik de volgende vragen.

Mevrouw de minister, volgt u die redenering? Kan dat probleem zich voordoen? Zo niet, voert de regering dan eigenlijk geen discriminatie door in verband met het principe van de gemengde projecten? Het zou niet fair zijn dat, wat uit de enveloppe reeds betaald is als een gemend project, niet betaald zou zijn voor de andere, zogenaamd zuivere projecten.

Ik denk dat mijn redenering juist is. Zult u daaruit dan ook de passende conclusies trekken in verband met de financiering van het investeringsplan? Welke gevolgen heeft dat voor de decreten en de wet in verband met het samenwerkingsakkoord over de NMBS-investeringen? Zult u die wet dan wijzigen? Het volstaat dat u voorstelt om ze te wijzigen. Wij zullen ze dan zelf wel wijzigen.

et la SNCB. En Flandre, toute l'infrastructure TGV est mixte. En Wallonie, c'est l'inverse : l'infrastructure TGV pure est la ligne TGV réalisée entre la frontière française et Bruxelles-Midi et le tronçon qui reste à exécuter entre Liège et la frontière allemande, ces deux lignes étant complètement à charge de la SNCB.

Si l'on applique le principe européen que toute infrastructure est en principe, et là où c'est techniquement possible, accessible aux différents types de transport, on ne peut plus parler d'infrastructure TGV pure et la liaison Liège-frontière allemande doit certainement être considérée comme un projet mixte. Le financement de ces mesures doit provenir partiellement de l'Etat et être imputé à la part wallonne dans l'enveloppe de financement totale.

On pourrait même argumenter que le tracé frontière française-Bruxelles doit être considéré rétroactivement comme une infrastructure mixte. L'argumentation à cet égard est fondée sur les intérêts de la SNCB elle-même. Sa dette est imputable en grande partie au financement de l'infrastructure TGV avec des moyens et des prêts propres.

Le ministre est-il d'accord avec ce raisonnement ? Le gouvernement ne se rend-il pas coupable d'un traitement inégal des régions ?

Le gouvernement va-t-il prendre à bras-le-corps le financement du plan d'investissement ? Ne convient-il pas de modifier la loi et les décrets concernant l'accord de coopération sur les investissements SNCB ?

21.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega, artikel 24 van de richtlijn luidt expliciet en letterlijk: "Onverminderd lid 2, wordt de infrastructuurcapaciteit in beginsel beschikbaar geacht voor alle types diensten die in overeenstemming zijn met de voor de exploitatie op het treintraject vereiste kenmerken".

21.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'article 24 de la directive européenne dit que le gestionnaire peut et même doit mettre à disposition de la capacité

In dezelfde paragraaf staat verder: "Indien er geschikte alternatieve routes bestaan, kan de infrastructuurbeheerder, na overleg met de belanghebbenden, bepaalde infrastructuur aanwijzen voor gebruik door bepaalde types verkeer. Onverminderd artikel...van het verdrag, kan de infrastructuurbeheerder, wanneer de aanwijzing is geschied, bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit aan dat type verkeer prioriteit geven. Dat bepaalde infrastructuur is aangewezen voor gebruik door bepaalde types verkeer, mag niet verhinderen dat andere types verkeer van die infrastructuur gebruik maken wanneer er capaciteit beschikbaar is en het rollend materieel voldoet aan de voor de exploitatie op de lijn vereiste technische kenmerken".

On peut prendre quelques exemples de contraintes à l'utilisation de l'infrastructure par tous les types de trains, qui peuvent être soit la masse autorisée par essieu, qui est insuffisante pour les marchandises, le nombre volontairement réduit d'arrêts qui limite fortement l'intérêt d'utiliser ce genre de lignes pour des trains IR ou L, la signalisation pour la grande vitesse qui peut rendre inapte le matériel classique ou l'octroi de sillons à 300km/heure pour les TGV, ce qui limite la capacité résiduelle pour les trains plus lents.

Quand la construction du TGV a été décidée, bien avant mon arrivée au gouvernement – tant mieux, me direz-vous peut-être –, un projet a été mis au point, comportant des lignes TGV pures aptes à la circulation à 60km/h et des lignes TGV mixtes, aptes à accueillir également certains autres types de trains, pour autant qu'ils soient compatibles.

En ce qui concerne le financement, je précise que les directives européennes ne jouent aucun rôle. Un principe de financement cohérent avec l'usage des lignes a été retenu: les lignes TGV pures qui ne présentent aucun intérêt pour les régions traversées sont financées par la Financière TGV, et les lignes mixtes, mises à profit pour les régions traversées, sont financées partiellement par l'Etat en fonction de l'usage qui en est fait, et ce dans le respect – déjà à l'époque! – de la clé de répartition régionale en usage.

Au contraire de la Région wallonne, la Région flamande n'a pas accepté de ligne TGV pure, ce qui lui a permis de moderniser son réseau classique, les lignes Bruxelles/Lembeek et Bruxelles/Anvers, pour partie sur le compte du TGV.

Vous demandez si votre raisonnement est correct. Pas tout à fait, je pense. Je voudrais quand même nuancer certaines affirmations. Le mécanisme de paiement de dividendes à la Financière TGV n'est entré en vigueur qu'à partir de 1998. Vous sous-entendez que cela a aussi un effet sur la dette. Or, le montant de la dette actuelle de la SNCB est de loin supérieur. Si l'on veut faire un lien entre TGV, dettes et répartition du TGV pur ou TGV mixte entre les deux régions, je trouve que la comparaison est un peu limite. Au contraire, les versements anticipés de la Financière auraient dû normalement largement permettre à la SNCB de redresser sa position d'endettement. Actuellement, il y a quelque 1.178 millions euros, soit 47,5 milliards d'anciens francs, qui font encore l'objet d'un préfinancement à la SNCB.

d'infrastructure si les usagers satisfont aux critères d'aptitude.

Er zijn beperkingen waardoor de infrastructuur niet kan worden gebruikt door elk type trein; zo moet rekening worden gehouden met de toegelaten massa per as, die onvoldoende is voor goederentreinen, met het met opzet beperkt gehouden aantal stopplaatsen, waardoor dat soort lijn niet interessant is voor IR- of L-

treinen; dan is er ook nog het specifieke seinstelsel voor de HST, waaraan het klassieke materieel niet steeds is aangepast en het toekennen van sporen tegen 300 km/uur voor de HST, die de resterende capaciteit voor tragere treinen beperkt.

Toen men heeft beslist de HSL aan te leggen, heeft men een project uitgewerkt, met enerzijds zuivere HST-lijnen, waarop tegen 60 km/uur kan worden gereden en gemengde HST-lijnen, waar ook andere treinen kunnen op rijden.

De Europese richtlijnen hebben geen enkele invloed op de financiering. Er werd gekozen voor een financieringsprincipe in samenhang met het gebruik van de lijnen: de zuivere HST-lijnen die de gebieden die ze doorkruisen geen enkel voordeel bieden, worden gefinancierd door de HST-Fin en de gemengde lijnen, waar ook de doorkruiste gebieden bij winnen, worden deels door de Staat gefinancierd, op basis van het gebruik, met toepassing van de gewone regionale verdeelsleutel.

In tegenstelling tot het Waals Gewest heeft het Vlaams Gewest geen zuivere HSL gewild, waardoor het zijn klassiek net heeft kunnen moderniseren, meer bepaald de lijnen Brussel-Lembeek en Brussel-Antwerpen, deels voor rekening van de HSL.

U vraagt me of uw redenering

Par ailleurs, si je prends les rapports de transparence sur le TGV, ils stipulent par exemple que le tronçon P6 Bruxelles/Anvers est financé à ce jour à 40% par la Financière TGV. Pour le tronçon P7 Anvers/frontière des Pays-Bas, la Financière est intervenue pour 67% des montants payés par le MCI. On peut ainsi multiplier les exemples. La gare de Leuven, par exemple, qui n'est pas une gare TGV au sens strict, a néanmoins largement profité de la ligne TGV Bruxelles/Liège pour être complètement rénovée. D'autres exemples pourraient aussi être cités. Je ne partage pas votre raisonnement. Des choix ont été faits à un moment donné parce que certains n'ont pas voulu la ligne pure TGV et ont préféré les lignes mixtes. Ils en ont néanmoins tiré eux aussi un certain profit. Nous héritons de cette situation qui nous amène à devoir poursuivre en fonction d'une situation financière par ailleurs extrêmement difficile puisque l'endettement est pour partie lié à tout le problème de la Financière TGV. Je le répète, je ne partage pas votre raisonnement, je ne vais donc pas changer la loi en ce qui concerne l'accord de coopération.

correct is. Ik vind het nogal gevaarlijk een band te leggen tussen HSL, schuld en verdeling van zuivere HSL of gemengde HSL over de twee Gewesten. De voorafbetalingen van de HST-Fin hadden de NMBS de mogelijkheid moeten bieden haar schulden recht te trekken. Bovendien is het zo dat sommigen, die gemengde lijnen verkozen, daar toch een zeker voordeel uit hebben gehaald.

Wij erven dus een zeer moeilijke financiële toestand; de schuld hangt deels samen met de HST-Fin. Ik zal de wet niet veranderen wat het samenwerkingsakkoord betreft.

21.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij zullen zelf voorstellen doen. U hebt toegegeven – al was het een vrij ingewikkelde en vage toelichting – dat binnen enkele jaren, in bepaalde omstandigheden, binnenlandse treinen zouden kunnen rijden op de zuivere HST-infrastructuur in Wallonië. Op het ogenblik dat de vorige regering de beslissing heeft genomen, had men de keuze tussen een zuivere HST-infrastructuur zonder binnenlands vervoer – de keuze van Wallonië – en de gemengde keuze van Vlaanderen. Met deze Europese richtlijn is de kans zeer groot dat dit in de nabije toekomst gaat gebeuren. Dat is een nieuw feit. Volgens mij heeft dat een zeer grote interferentie naar de financiering van de HST. Op dat punt verschillen wij uiteraard van mening, maar op het eerste punt meen ik gelijk te hebben als ik deze mogelijkheid suggereer. Als dat zo zou zijn, moet dat zijn consequenties hebben voor de verdeelsleutels in dit land.

21.03 Jos Ansoms (CD&V): En vertu des directives européennes, il sera donc possible de voir, d'ici quelques années, des trains ordinaires emprunter les voies du TGV en Wallonie également, contrairement à la volonté formelle du gouvernement précédent. Cet état de choses a d'importantes implications pour le financement du TGV et doit être pris en considération pour la détermination des clés de répartition régionales.

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

22 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de omzendbrief betreffende de testbatterij in het kader van de drugscontroles in het verkeer" (nr. 7865)

22 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la circulaire relative à la batterie de tests permettant de contrôler la consommation de drogues des conducteurs" (n° 7865)

22.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, deze korte vraag sluit aan bij een vraag die ik enkele weken geleden heb gesteld in verband met het testen op drugsgebruik in het verkeer. In uw antwoord op mijn vraag of er geen koninklijk besluit moet worden gepubliceerd over de testbatterij in het kader van de drugscontroles...

(...)

...rondzendbrieven werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad,

22.01 Jos Ansoms (CD&V): Dans sa réponse à une question similaire, la ministre m'a confirmé que deux circulaires avaient été envoyées concernant la batterie de tests pour le contrôle de la consommation de drogues au volant. Il ne serait donc pas nécessaire de procéder par arrêt royal.

zodat zij ook bij de bevolking bekend zijn. Als het in het Belgisch Staatsblad is verschenen, leest iedereen dat en weet iedereen dat die rondzendbrieven zijn verschenen.

Mevrouw de minister, zijn de rechten van de verdediging voldoende gevrijwaard door een publicatie van deze rondzendbrieven in het Belgisch Staatsblad?

Ces circulaires sont-elles publiques ? Ont-elles été publiées au Moniteur belge ?

22.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Ansoms, voor een antwoord ten gronde op uw vraag of deze rondzendbrieven in die mate openbaar zijn dat een geverbaliseerde of zijn/haar advocaat er kennis van kan hebben, moet ik u doorverwijzen naar de minister van Justitie die hiervoor bevoegd is.

22.02 **Isabelle Durant**, ministre: Cette question concerne en fait le ministre de la Justice.

Op 5 juni heb ik reeds geantwoord dat de gestandaardiseerde testbatterij en het resultaat ervan integraal deel uitmaken van het proces-verbaal van vaststellingen waarvan de overtreder een afschrift binnen de 8 dagen wordt toegezonden. Dat gebeurt overeenkomstig de bepaling van artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Het maakt deel uit van het dossier dat openbaar is en het onderwerp kan uitmaken van debatten voor de rechter. Wat de rondzendbrieven betreft, kan ik medelen dat beide rondzendbrieven interne onderrichtingen zijn. Ze schijnen niet vertrouwelijk te zijn en staan zonder bijzondere beveiliging op de website van Justitie, www.just.fgov.be. Men klikt "Omdzendbrieven" en vervolgens "Ministeriële omzendbrieven" aan en wordt uitgenodigd om voor username "user" in te vullen en voor password "guest" en de zoekopdracht te vervolgen. Elke geverbaliseerde of advocaat die een netaansluiting heeft, kan deze documenten raadplegen. Voor verdere informatie verwijs ik naar de minister van Justitie.

Je peux en tout état de cause vous dire que les résultats de l'utilisation de la batterie de test sont repris dans le procès-verbal que le verbalisé reçoit dans les huit jours. Les circulaires peuvent d'ailleurs être consultées sur le site du ministère de la Justice.

22.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Ik heb de site van het Belgisch Staatsblad bezocht. Daar was het document nooit verschenen. Daarom heb ik de vraag gesteld. U hebt aangetoond dat de documenten op de site van Justitie kunnen geraadpleegd worden. Bedankt.

22.03 **Jos Ansoms** (CD&V): J'ai consulté le site du *Moniteur belge*, où je n'ai rien trouvé. Je remercie la ministre pour son conseil qui m'aidera à consulter les circulaires.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

23 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de noodzaak om 'chip tuning' en het gebruik van 'powerboxen' in auto's te beteugelen"** (nr. 7866)

23 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nécessité de prendre des mesures à l'encontre du 'chip tuning' et de l'utilisation de 'powerbox' dans les voitures"** (n° 7866)

23.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een korte vraag over nieuwe technologieën: de chiptuning en de powerboxen. De discussies in de media gaan meestal over slimme snelheidsbegrenzers, ISA-systemen enzovoort, maar op de markt zijn ook nieuwe ontwikkelingen. Eén daarvan is de mogelijkheid om apparaatjes te kopen om de kracht van de motor op te voeren. De wetgever is in het verleden vrij streng geweest ten aanzien van jongeren die hun bromfietsen opdreven met opdrijfkits.

23.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Certains appareils, tels que des puces spécifiques et des *power boxes* permettent d'augmenter la vitesse maximale et la capacité d'accélération des véhicules. Des milliers d'automobilistes utiliseraient ces systèmes.

Dat is verboden en er is terecht een wetgeving voor gekomen, want die hoge snelheden zijn heel gevaarlijk. Men heeft dus een wetgeving goedgekeurd om dat te beteugelen.

Mijn vraag is bijgevolg wat u vindt van deze nieuwe apparaatjes, die gebruikt worden door jongeren die met een bromfiets rijden? Vindt u dat deze apparaten aanvaardbaar zijn in de context van ons dagelijks gevecht voor meer verkeersveiligheid? Vindt u dat er maatregelen moeten genomen worden op dat vlak, analoog aan de maatregelen die werden ingevoerd ten opzichte van de opgedreven bromfietsen? Als u akkoord gaat met een dergelijke visie, zal u dan terzake in maatregelen voorzien? Zo ja, welke en wanneer?

Les conséquences négatives sont évidentes : ces appareils facilitent le dépassement des vitesses autorisées et en cas d'accident, le conducteur n'est pas assuré.

Quelles mesures la ministre envisage-t-elle de prendre ? Une législation plus sévère a été mise sur pied en ce qui concerne les kits de gonflage pour les moteurs de mobylettes. Une mesure du même type sera-t-elle prise pour les kits de gonflage pour les voitures ?

23.02 Minister **Isabelle Durant**: Collega, dit is een vrij recent fenomeen. Ik ga helemaal met u akkoord dat dit gevaarlijk kan zijn. Het beleid en de maatregelen omhelzen twee aspecten: het reglementerende aspect en de controle erop. Wat het reglementerende aspect betreft, is chiptuning duidelijk verboden zolang het niet door de constructeur aangevraagd is en daarvoor een goedkeuring verkregen werd. Het is dus in dit geval volledig illegaal.

23.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les mesures comprennent un volet réglementaire et un volet de contrôle. Le gonflage des moteurs est illégal.

Artikel 3, paragraaf 3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 bevat het algemeen reglement van de technische eisen waaraan auto's en hun aanhangwagen moeten voldoen. Het artikel bepaalt dat het gebruik van een voertuig op de openbare weg verboden is als het niet geheel overeenkomt met het type dat werd goedgekeurd na de aanvraag van de constructeur. De wettelijke basis bestaat dus.

L'article 13 stipule que toute modification apportée à un véhicule doit être communiquée aux instances compétentes. Les centres d'inspection automobile examinent actuellement la possibilité d'améliorer le contrôle du gonflage des moteurs.

Bovendien bepaalt artikel 13 dat elke wijziging door de constructeur van een goedgekeurd model van voertuig moet worden signaleerd aan het Bestuur van Wegverkeer en Infrastructuur. Ik weet dat dat in de meerderheid van de gevallen niet gebeurt. In het geval van chiptuning zijn op zijn minst het maximaal vermogen, de gegevens over geluidsemissies en de uitstoot van verontreinigende gassen gewijzigd, zodat ook de gegevens van de goedkeuring gewijzigd zijn. Daarom is chiptuning duidelijk verboden.

Wat de controle betreft, plegen mijn diensten overleg met de erkende instellingen voor autokeuring om een geschikte manier te vinden om onwettig geplaatste chiptuningkits en powerboxen te kunnen opsporen en bestraffen. Daarbij zal ook bekeken worden of controle op de openbare weg technisch kan worden georganiseerd. We werken nu samen met de Automobielspectie om na te gaan op welke wijze het mogelijk is dit te controleren, zelfs al gaat het om een klein aantal wagens in verhouding tot het totale autopark.

Dat is de situatie tot nu toe. Als we het resultaat kennen van het overleg tussen mijn administratie en de Automobielspectie kunnen we kijken hoe het mogelijk is een betere controle te garanderen. Een maatregel uitvaardigen is goed, maar een controle is nog beter.

23.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Bedankt, mevrouw de minister, maar ik denk dat het niet volstaat te verwijzen naar het algemeen verbod ingeschreven in het koninklijk besluit van 1968. Het was hetzelfde

23.03 **Jos Ansoms** (CD&V): En l'occurrence, l'interdiction générale édictée par l'arrêté royal

voor de bromfietsen. Het zijn toestelletjes die men achteraf kan aanbrengen. De auto moet een attest hebben voor hij het verkeer in mag worden gebracht, maar hier gaat het om toestelletjes die men achteraf aanbrengt. Dat is niet gecontroleerd en valt niet onder het attest. Ik denk dus dat u de regelgeving zult moeten verfijnen, zoals dat ook diende te gebeuren voor de bromfietsen.

23.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wij zullen de helm verplichten vanaf januari 2003 voor alle bromfietsen, zelfs die van klasse A. Wij weten immers dat ondanks vele controlemogelijkheden vele jongeren rijden met bromfietsen die niet in orde zijn. Er zijn vele manieren om het verschijnsel waarbij jongeren sneller rijden met hun bromfiets dan het type het toelaat, aan te pakken. Ik weiger niet om alternatieven te onderzoeken, maar ik wens een redelijke en haalbare oplossing voor het probleem.

de 1968 n'est pas suffisante. Ces appareils sont placés a posteriori et échappent donc aux contrôles ordinaires.

23.04 **Isabelle Durant**, ministre: Le port du casque sera rendu obligatoire à partir du mois de février 2003 pour tous les motocyclistes car nombre d'entre eux circulent sur des engins qui ont été trafiqués et pour lesquels le port du casque n'est pas encore obligatoire. Voilà également un instrument de lutte contre l'insécurité routière. Le législateur doit se limiter à adopter des mesures raisonnables et réalisables.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de knipperende mistlamp" (nr. 7872)**

24 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le feu antibrouillard clignotant" (n° 7872)**

24.01 **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wens u er attent op te maken dat ik een goed voorbeeld geef van wat de bedoeling is van het stellen van vragen: korte vragen en korte antwoorden van enkele minuten. Dat is de bedoeling. Het zal dus weer een korte vraag worden.

24.02 Minister **Isabelle Durant**: We mogen geen tijd verliezen.

24.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Zoals de minister en zoals meerdere mensen die zich met de verkeersveiligheid bezighouden, worden wij geconfronteerd met allerlei nieuwigheden. Zo werden wij de afgelopen weken en maanden geconfronteerd met een nieuwe uitvinding: wagens kunnen vanaf nu worden uitgerust met knipperende mistlampen. De betrokken fabrikant of uitvinder – daar wil ik vanaf zijn – beweert dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid hier zeer gunstig tegenover staat. Hij beweert eveneens dat ook de minister en haar kabinet er gunstig tegenover staan. Ikzelf weet het niet. Mijn vraag zou hierover dus meer duidelijkheid moeten scheppen.

24.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Une entreprise néerlandaise a conçu un phare antibrouillard clignotant pour voiture que l'Institut belge pour la sécurité routière aurait été jugé très intéressant.

S'agit-il, aux yeux de la ministre, d'un accessoire susceptible de renforcer la sécurité routière ? Son utilisation éventuelle devra-t-elle être réglée au niveau européen ?

Wat is uw standpunt ten aanzien van een eventuele invoering van een dergelijke verplichting? Vindt u het een interessant gegeven dat het de verkeersveiligheid bij zware mistval kan verhogen? Zo ja, bent u bereid om, eventueel op Europees vlak, dienaangaande de nodige stappen te zetten?

24.04 Minister **Isabelle Durant**: Het was een gunstig advies. We

24.04 **Isabelle Durant**, ministre:

hadden dus gelijk. We weten dat de afstand tussen de wagens een van de grote oorzaken van ongevallen is. Zoals uit de beschrijvingen van het systeem blijkt, mag er inderdaad worden aangenomen dat een mistachterlicht dat knippert bij gebruik van de rempedaal een middel is om bij het uitvoeren van een remmanoeuvre bij mist beter te worden opgemerkt. Er kan immers verwarring ontstaan bij het gebruik van twee mistachterlichten en het gebruik van de remlichten. De invoering van het derde remlicht lost dit probleem gedeeltelijk op. Tot op heden is het systeem op Europees vlak in Genève nog niet aanvaard. Misschien is de mogelijke verwarring met de richtingaanwijzers of gevaarlichten te groot, zeker wanneer men bij het wegtrekken van de mist vergeet de mistlichten uit te schakelen.

Een ander probleem is dat de verlichting van de voertuigen wordt geregeld middels twee verschillende EU-richtlijnen en de Genève-reglementen zodanig dat er op Belgisch vlak niets kan worden ondernomen zolang er op Europees of wereldvlak geen overeenstemming wordt bereikt.

Tot slot sta ik positief tegenover het concept van een knipperend mistachterlicht. Een concrete invoering is echter afhankelijk van internationale regelgeving. Ik wil zulks pushen want het lijkt mijns inziens belangrijk. Er mag echter geen verwarring ontstaan met het gebruik van andere lichten.

Hier wens ik nog een persoonlijke suggestie aan toe te voegen. Waarom zou men geen gebruikmaken van een groen licht?

24.05 Jos Ansoms (CD&V): Zulks kan juist misschien uitnodigend werken om een auto langs achter aan te rijden.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 7504, 7812 et 7868 de MM. Karel Van Hoorebeke, Tony Van Parys et Joseph Arens sont reportées à une date ultérieure.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 20.09 uur.
La réunion publique de commission est levée à 20.09 heures.

La distance insuffisante entre les voitures est une cause importante d'accidents de la route. Un feu antibrouillard qui s'active lorsque le véhicule freine, pourrait contribuer à résoudre en partie le problème. Jusqu'ici, L'Europe n'a pas accepté ce système, peut-être parce que la confusion est possible avec les clignotants. La législation relative à l'éclairage des véhicules fait l'objet de deux directives européennes.

Je suis favorable à l'installation d'un feu antibrouillard clignotant qui pourrait être vert, pourquoi pas, mais je suis tenue de respecter les directives européennes. Je soutiendrai la proposition, en tenant compte des arguments qui écartent le risque de confusion.