

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

Beknopt Verslag

VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
VAN

26 - 01 - 2000
namiddag

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 50 0000/000	: Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000	: Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

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

INHOUD

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN – C 097

VRAGEN

– van mevrouw **Els Van Weert** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de toegankelijkheid van postgebouwen voor gehandicapten (nr. 750)

Sprekers : **Els Van Weert** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

5

– van de heer **Olivier Chastel** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over het nieuwe postsorteercentrum Charleroi X (nr. 766)

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

6

– van de heer **Jean Depreter** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de toekomst van een aantal overheidsbedrijven (nr. 788)

Sprekers : **Jean Depreter** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

6

– van de heer **Jozef Van Eetvelt** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de vervanging van de top van De Post (nr. 793)

Sprekers : **Jozef Van Eetvelt** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

8

– van de heer **Yves Leterme** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de opening van de telecommunicatiemarkt (nr. 838)

Sprekers : **Yves Leterme** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

8

– van de heer **Daan Schalck** tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over de verspreiding van een brochure van het Nieuwpoorttheater (nr. 878)

Sprekers : **Daan Schalck** en **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

9

– van de heer **Daan Schalck** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de treinverbinding Gent-Zelzate (nr. 822)

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

9

– van de heer **Bruno Van Grootenbrulle** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over het station van Silly (nr. 842)

Sprekers : **Bruno Van Grootenbrulle** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

10

– van de heer **Jozef Van Eetvelt**, **Jan Mortelmans** en **Joos Wauters** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de lijn 52 Puurs-Dendermonde (nrs 851, 866 en 885)

Sprekers : **Jozef Van Eetvelt**, **Jan Mortelmans**, **Joos Wauters** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

10

– van de heer **Joos Wauters** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de prijsstijgingen bij de NMBS (nr. 880)

Sprekers : **Joos Wauters** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

12

– van mevrouw **Colette Burgeon** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over de lijn 96 Bergen-Brussel (nr. 870)

Sprekers : **Colette Burgeon** en **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

13

COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING

WOENSDAG 26 JANUARI 2000

NAMIDDAG

VOORZITTER :

de heer **Francis VAN DEN EYNDE**

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur.

VRAGEN

TOEGANKELIJKHEID VAN POSTGEBOUWEN VOOR GEHANDICAPTEN

Vraag van mevrouw Els Van Weert tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de toegankelijkheid van de postgebouwen voor mensen met een handicap" (nr. 750)

Mevrouw **Els Van Weert** (VU-ID) : Gehandicaptenverenigingen ijveren terecht voor een betere toegankelijkheid van openbaar vervoer en openbare gebouwen. Sinds 1975 kan voor nieuwe openbare gebouwen slechts een bouwvergunning worden afgeleverd indien ze voldoen aan bepaalde normen inzake toegankelijkheid. Die aan gelegenheid valt nu onder de bevoegdheid van de gewesten.

Uit een onderzoek van Testaankoop van vorig jaar in negen grote steden blijkt dat vooral de postgebouwen niet voldoen aan de normen. Belangrijke overheidsbedrijven als De Post en de NMBS zouden nochtans een extra inspanning moeten doen, ook in bestaande gebou-

wen. In Vlaanderen geven toegankelijkheidsbureaus advies inzake toegankelijkheid van gebouwen.

Gebeurde omtrent deze problematiek reeds een grondig onderzoek ? Voert De Post een bepaald beleid ten aanzien van gehandicapten ? Zal de minister met het bestuur van De Post een plan opstellen om de toegankelijkheid van de postgebouwen binnen een aanvaardbare termijn te verbeteren ? Overweegt de minister samen te werken met de Vlaamse toegankelijkheidsbureaus ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Een aantal problemen komen vaak enkel maar onder de aandacht van de beleidsvoerders door een vraag van een parlementslid. Er is momenteel geen specifiek onderzoek naar de toegankelijkheid van de postgebouwen. Het is wel zo dat De Post sinds 1993 met een eigen bouwprogramma is gestart, waarin aandacht wordt geschonken aan de toegankelijkheid van de gebouwen voor mindervaliden.

Sinds 1993 worden aan de gehuurde gebouwen effectief aanpassingen gedaan, bij gebouwen in eigendom niet. Op jaarbasis worden circa 50 verdeelpunten vernieuwd.

Tussen 1993 en 2003 zullen er 80 à 100 volledig aangepaste nieuwe verdeelpunten zijn.

Er zal een actieplan worden opgesteld, maar dit actieplan zal niet onmiddellijk tot stand komen. We mogen erop rekenen dat dit toch een aantal maanden in beslag zal nemen.

De geklasseerde gebouwen vormen uiteraard een probleem. De gewesten zouden deze problematiek nader moeten onderzoeken.

De Post kent een beleid ten aanzien van bepaalde groepen gehandicapten, voorbeeld portvrijdom voor blinden, tot een bepaald gewicht. De lijst van maatregelen is echter veel uitgebreider.

Ik kan niet zomaar Vlaamse normen overnemen voor het hele grondgebied. Wel kan worden nagegaan of dat haalbaar is.

Mevrouw **Els Van Weert** (VU-ID) : Ik heb deze vraag precies nu gesteld omdat het management van De Post wordt vernieuwd. Ik had het eigenlijk niet over de Vlaamse normen, wel over de expertise van de toegankelijkheidsbureaus inzake het toegankelijk maken van gebouwen voor gehandicapten.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

POSTSORTEERCENTRUM CHARLEROI X

Vraag van de heer Olivier Chastel tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "het nieuwe postsorteercentrum Charleroi X" (nr. 766)

De heer **Olivier Chastel** (PRL-FDF-MCC) : Het postsorteercentrum Charleroi X dat het eerste van de nieuwe generatie industriële sorteercentra is, zou nu al met een verzadigingsprobleem te kampen hebben. Daarenboven zou het naast elkaar bestaan van verscheidene diensten op één plaats de arbeidsomstandigheden nog verzwaren, terwijl zij nu al ondraaglijk aan het worden zijn. De combinatie van die problemen brengt onvermijdelijk een daling van de kwaliteit van de gepresteerde diensten mee. Oplossingen worden overwogen. Men denkt aan gebouwen die op de site Conforama te Charleroi zouden worden opgetrokken. In januari 1999 sprak de afgevaardigd beheerder van De Post over een *upgrading* van Charleroi X waarin het bestek van Gent X voorziet. Tevens preciseerde hij dat men zonder inbreng van der-

den niet meer kon doen. Sinds april 1999 is echter een enveloppe van 12 miljard voor investeringen bij De Post bestemd. Hoeveel zal naar Charleroi gaan ? Om welke investeringen gaat het ? Welk tijdschema werd voor die werken vastgesteld ? Hoe komt het, wat de investeringen betreft, dat het elektronisch systeem van toegangscontrole dat onlangs door De Post op de site Conforama werd aangelegd, helemaal niet compatibel is met dat van het industrieel sorteercentrum Charleroi X ?

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Wegens plaatsgebrek in het industrieel postsorteercentrum Charleroi X, verhuizen de bestellingsafdelingen van Charleroi 1 en van de expressdienst naar de terreinen van Conforama. Aangezien het gebouw van Charleroi X geheel verouderd is, moet het worden afgebroken. Al in december 1999 vermeldde De Post in haar bouwplannen dat zij aan een nieuw gebouw dacht.

Wat de elektronische controle betreft, moet alleen nog het systeem worden aangepast dat de toegang tot de parkings van het industrieel sorteercentrum en van de terreinen van Conforama regelt.

De 12 miljard die de regering zou toekennen, komen er pas als De Post een *human resources* plan heeft uitgewerkt. Het is bijgevolg voorbarig om over de aanbesteding van dat budget te spreken. In Charleroi X zal worden geïnvesteerd, ook al is nog niet geweten wanneer de investeringen precies zullen worden gerealiseerd. Als aandeelhouders moeten wij inspraak hebben.

De heer **Olivier Chastel** (PRL FDF MCC) : Ik begrijp dat de nieuwe directie haar eigen doelstellingen heeft, maar vraag mij af of zij investeringsbeslissingen van de vroegere directie kan annuleren.

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Een nieuwe directie kan een nieuwe timing uitwerken. Niet alle bestaande timings worden echter automatisch gewijzigd. Er moet een overgangperiode worden ingesteld. Ik kan u nu nog niet zeggen wat al dan niet niet wordt bijgestuurd.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

TOEKOMST VAN SOMMIGE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Vraag van de heer Jean Depreter tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de toekomst van een aantal overheidsbedrijven" (nr. 788)

De heer **Jean Depreter** (PS) : De pers van 24 december 1999 maakt melding van het feit dat S. Air Group het hele aandelenpakket van Sabena zou overnemen. De

Europese Gemeenschap, maar ook de landen buiten de Europese Unie waarmee Sabena bilaterale akkoorden heeft gesloten, moeten daarmee instemmen. De overheid beschikt over een blokkeringsminderheid om zich te verzetten tegen beleidskeuzes die tegen haar belangen ingaan. Aan de toekomst van Sabena moet een parlementair debat worden gewijd.

Het hele Sabena-aandelenpakket zou aan Swissair worden toegewezen. De Belgische Staat zou participeren in S. Air Group waarvan de aandelen op de Brusselse beurs zouden kunnen worden geïntroduceerd.

Staat men er nog op om binnen Sabena een blokkeringsminderheid te behouden of stelt men zich tevreden met onze – meer "verwaterde" participatie in S. Air Group ? Een echte participatie in de Belgische maatschappij heeft een grotere symboolwaarde dan een partnership met de moedermaatschappij.

Als de lening van Swissair aan de Staat zou worden geconverteerd, zou Swissair nog slechts over 62 procent beschikken. Hoe wordt de 100 procent gehaald ?

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Er heeft altijd onduidelijkheid bestaan over de toestand van S. Air Group en Swissair. Er is de Belgische Staat en er is de S. Air Group, een holding. Swissair en Sabena zijn de luchtvaartmaatschappijen.

S. Air Group bezit aandelen in Swissair en in Sabena (minder dan 50 procent). De Belgische Staat heeft op dit ogenblik een participatie van meer dan 50 procent in Sabena. In werkelijkheid zijn er echter warrants die in aandelen kunnen worden omgezet. De participatie van minder dan 50 procent wordt dus 67,5 procent en de participatie van meer dan 50 procent wordt dus 32,5 procent.

Om een schaalvergroting te bewerken zal de vennootschap naar Brits recht (AMP) tevens managementactiviteiten van de groep op zich nemen. Swissair bezit er 50 procent en Sabena heeft er evenveel in handen.

In AMP heeft de Belgische Staat dus 32,5 procent van 50 procent in handen. Dat is de reële situatie waarop elk akkoord moet berusten.

Er staan financiële, economische en strategische belangen op het spel. Voor de Belgische Staat als aandeelhouder is de financiële waarde van de aandelen belangrijk, maar andere elementen tellen mee. Er staan economische belangen in ruimere zin en strategische belangen, met betrekking tot het imago bijvoorbeeld, op het spel. Het management is niet mijn enige zorg.

Zonder op een oplossing vooruit te lopen, willen wij er zeker van zijn dat de invloed van AMP sterk genoeg zal zijn en dat Sabena de financiële, economische en strategische doelstellingen haalt.

Heeft men een blokkeringsminderheid nodig ? Met de helft van 32,5 procent is daar geen sprake van. Bovendien is het economisch gezien verkeerd om op een dergelijke manier te redeneren. Een en ander tast immers het concurrentievermogen aan.

Wij willen een business plan met een macro-economische neerslag. Wij zijn partners en de besprekingen verlopen in een zeer positieve sfeer.

De heer **Jean Depreter** (PS) : Het is duidelijk dat men naar een partnership moet streven. In die context heeft de term blokkeringsminderheid geen zin meer.

Als de Belgische overheid nog geld investeert, moet worden uitgemaakt of dat eerder in S. Air Group dan wel in Sabena zal zijn.

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Men moet nagaan waar wij een positieve invloed kunnen uitoefenen.

De heer **Jean Depreter** (PS) : AMP hangt dus af van twee luchtvaartmaatschappijen : ik begrijp niet waarom men die 32,5 procent in twee moet delen om het aandeel van de Belgische overheid precies te kennen.

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : De invloed van de Belgische overheid op AMP wordt uitgeoefend op grond van 32,5 procent van de aandelen van Sabena, die voor 50 procent in AMP participeert.

De heer **Jean Depreter** (PS) : 50 procent waarvan ?

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : 50 procent van AMP.

De heer **Jean Depreter** (PS) : Maar uw redenering klopt niet. Die 50 procent, dat is 50 procent van Swissair en Sabena.

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Wat het aandelenbezit betreft wordt echter altijd daarvan uitgegaan.

De heer **Jean Depreter** (PS) : AMP is dus niet de grote baas ?

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Maar nee, AMP is voor 50 procent in handen van Swissair en voor 50 procent in handen van Sabena.

De heer **Jean Depreter** (PS) : Dus, voor alle duidelijkheid : de Belgische Staat heeft nog steeds 50 procent in handen.

Minister **Rik Daems** (*in het Frans*) : Jawel, 50 procent van Sabena.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

VERVANGING VAN DE TOP VAN DE POST

Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de vervanging van de top van De Post" (nr. 793)

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : De heer Bastien, hoofd van De Post, werd vervangen door iemand met de nodige kwalificaties. Stapte hij zonder meer op of kreeg hij een gouden handdruk ? Van welke grootteorde ?

Een deel van de raad van bestuur werd vervangen. Op welke basis werden de nieuwe leden aangeduid ? Zullen de leden van het directiecomité kunnen blijven of zullen ook zij op termijn worden vervangen ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Het grootste deel van het antwoord zit vervat in de programmawet.

De vraag wordt gesteld hoe een oude raad van bestuur een plan kan goedkeuren dat door een nieuwe raad van bestuur moet worden uitgevoerd. Ook ik kan mij in deze redenering terugvinden.

Vanaf 1 februari gaat de nieuwe structuur van start. Er is in een overgangperiode voorzien van 14 dagen, opdat de overgang harmonieus en professioneel zou verlopen.

Betreffende de heer Bastien wens ik enkel mee te delen dat dit een aangelegenheid is voor de gewone leden van de raad van bestuur en de gedelegeerd bestuurder.

De nieuwe gedelegeerd bestuurder is verantwoordelijk voor de samenstelling van zijn team. Het statuut kan afwijken van de artikelen 19 en 20 van de wet van 1991. Ik kon geen contractbreuk plegen met de directeursbestuurders, die de facto ontslagnemend zijn wanneer de raad van bestuur op 1 maart wordt vernieuwd.

Mc Kinsey heeft een selectieprocedure uitgevoerd om de gedelegeerd bestuurder aan te duiden. De bestuurders zijn mensen uit de actieve managementssfeer, een aantal academici en twee leden van de vroegere raad van bestuur. Dit is voor mij een professioneel en zakelijk dossier. De economische activiteit en het industrieel project staan voorop. Doel was niet de heer Bastien aan de

deur te zetten. Deze heeft in De Post goed werk geleverd, ondanks zijn verleden. Uit politieke en zakelijke wereld kwamen trouwens positieve reacties.

De raad van bestuur is evenwichtig samengesteld. Hij zal door een zeer gedegen manager geleid worden. Ik hoop dat zij volgende week een goede start kunnen nemen en een goed beleid zullen opstellen.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Ik dank de minister voor zijn uitgebreid antwoord. Ik wou mij niet uitspreken over de kwaliteiten van de leden van de oude of nieuwe raad van bestuur. Ik blijf me nog altijd afvragen hoe alles nu wordt geregeld voor de gedelegeerd bestuurder. Zal hij een gouden handdruk toebedeeld krijgen ? Indien we de precieze cijfers willen krijgen, zullen we ons waarschijnlijk tot De Post zelf moeten richten.

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Het gaat om de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur. Voor mij is dit een eervol ontslag, dat moet worden geregeld volgens de formule-Claeys. Ik heb geen andere afspraken gemaakt en hoop dat de raad van bestuur zich bij mijn zienswijze aansluit.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

OPENING VAN DE TELECOMMUNICATIEMARKT

Vraag van de heer Yves Leterme tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de mededeling van de Europese Commissie (COM 539) inzake de herziening van de ONP-richtlijnen" (nr. 838)

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Het Europees regelgevend kader voor de Telecommunicatie en de Media wordt herzien. In november 1999 verduidelijkte de Europese Commissie in een mededeling haar beleidslijnen.

De EU is gestart met een publieke consultatie. Op 25 en 26 januari zijn er hoorzittingen. Schriftelijke reacties van regeringen en operatoren worden verwacht tegen 15 februari 2000. Wellicht tegen 2003 zullen de Belgische en Vlaamse overheid deze nieuwe Europese regelgeving moeten implementeren. Op het Belgische niveau vond tot nog toe geen enkele consultatie plaats. Wij lopen het risico binnen enkele jaren voor voldongen feiten te worden geplaatst.

Hoever staat de federale regering met haar reactie op dit Europees document ? Bestaat daarover overleg met de operatoren ? Zal het Parlement kunnen debatteren over dit regeringsstandpunt ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : Ik reageerde al tijdens de Europese Raad van november. Toen kregen we trouwens felicitaties omdat we koplopers zijn bij de omzetting van Europese wetgeving in nationale regelgeving. Daardoor zijn we weer geloofwaardig geworden en hebben we een stem op Europees vlak. Op het vlak van Telecommunicatie is het al dan niet omzetten van Europese richtlijnen een beleidskeuze, die niet zeer veel techniciteit vraagt. Er groeit toenadering met de Britten, de Nederlanders en de Spanjaarden.

Ik heb de operatoren gevraagd hun commentaar te geven. Een vergadering werd belegd op 31 januari. Ik ben voorstander van een coregulering en niet van een autoregulering. Vandaar dat ik pas een standpunt inneem na consultatie van de betrokkenen.

Ik ben voorstander van een inbreng van het Parlement in deze. Van daaruit zullen nieuwe richtlijnen worden opgesteld, die aan het Parlement zullen worden voorgelegd. Ik hoop dat we over dit onderwerp verder binnen deze Kamer kunnen debatteren en eventuele wetwijzigingen tot stand kunnen brengen.

De heer **Yves Leterme** (CVP) : Na 31 januari moeten we zo snel mogelijk binnen het Parlement debatteren over het definitief standpunt van de regering.

Ik denk dat de aanpassingen die we zullen moeten doen de laatste zullen zijn op het vlak van de Telecommunicatie. Ik dank de minister voor zijn engagement terzake.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

VERSPREIDING VAN EEN BROCHURE VAN HET NIEUWPOORT-THEATER

Vraag van de heer Daan Schalck tot de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties over "de weigering van De Post om een brochure van het Nieuwpoorttheater te verspreiden" (nr. 878)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Cultuur is altijd een waardevol onderdeel geweest voor de vrijheid van een maatschappij. De laatste tijd vinden bepaalde instanties het nodig om deze vrijheid te beperken. De Post weigert om het recentste nummer van het magazine van het Nieuwpoorttheater te verspreiden. De sectiechef van de commerciële dienst van Oost- en West-Vlaanderen oordeelt dat dit kan aangezien De Post zendingen die in strijd zijn met de goede zeden niet moet aannemen. Op de cover van het magazine wordt de affiche voor de productie Bouche B weergegeven. Het gaat om een foto van een naakte vrouw met een watermeloen tussen de dijen geklemd. De zending werd pas aangenomen, wanneer

de borsten en de meloen met een sticker overkleefd werden. Dit magazine wordt slechts aan een beperkt publiek bezorgd. Ik vraag me af of ook bijvoorbeeld "3Suisses" niet voorzichtig moet zijn met wat zij via De Post versturen.

Op basis van welke wettelijke bepalingen werd dergelijke beslissing genomen ?

Welke datum draagt het "intern postreglement" waarvan sprake is en door wie werd het opgesteld ?

Minister **Rik Daems** (*in het Nederlands*) : De wet dateert van 1991. Artikel 148 sexies paragraaf 1, ten tweede bepaalt dat een verbod kan worden ingesteld voor publicaties die aan de buitenkant aanstootgevend zouden kunnen zijn.

De verantwoordelijke van Gent X heeft de zending geweigerd, omdat de cover problematisch zou kunnen zijn. De Postreglementering omvat bepalingen die gebaseerd zijn op artikel 148.

De Post nam contact op met de uitgever om tot een oplossing te komen. De uitgever suggereerde zelf een zelfklevende strip aan te brengen.

Ik wil hierover geen verder waardeoordeel vellen. Als liberaal met artistieke voeling sta ik wel open voor enige artistieke vrijheid.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Het is noodzakelijk dat De Post erop gewezen wordt dat er iets bestaat als artistieke vrijheid. Over het verloop van de feiten had ik enigszins andere informatie dan de minister.

Ik heb overwogen om enig didactisch materiaal mee te brengen, maar de angst om mijn onschendbaarheid te verliezen op beschuldiging van zedenschennis was te groot.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

TREINVERBINDING GENT-ZELZATE

Vraag van de heer Daan Schalck tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het opnieuw openstellen voor reizigersvervoer van een treinverbinding tussen Gent en Zelzate" (nr. 822)

De heer **Daan Schalck** (SP) : Het regeerakkoord voorziet in stimulansen voor het openbaar vervoer in en rond de grote steden. Gent pleegt sinds drie jaar overleg met de betrokkenen rond een ruimtelijke ordeningmodel ROM. Daarbij wordt de heropening van het station Muide en de heringebruikneming van de treinverbinding

Gent-Zelzate voorgesteld. De investeringen inzake infrastructuur blijven beperkt.

Het plan Horizon 2010 bevat voorstellen omtrent mobiliteit en een voorstadsnet. Het raadgevend comité van gebruikers adviseerde in 1997 en 1978 de heropening van de lijn Gent-Zelzate.

Welke studies werden sinds 1997 uitgevoerd voor de Gentse agglomeratie, in toepassing van artikel 19,2° van het beheerscontract ? Wordt nog gedacht aan de heropening van de lijn Gent-Zelzate ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : In het beheerscontract wordt inderdaad gesproken over het organiseren van studies. De NMBS neemt deel aan verschillende werkgroepen betreffende de mobiliteit in Gent. Ze neemt onder meer deel aan het zogenaamde masterplan. Het vervoer van de arbeiders in het industriegebied van Zelzate is volgens de NMBS niet rendabel wegens het gebrek aan potentieel. (*Verder in het Frans*)

Dat zijn de argumenten die de NMBS aanvoert. Ik weet echter niet of ze steek houden.

Het is in zo'n geval altijd interessant om naast de rentabiliteit ook rekening te houden met de elementen die door andere betrokkenen naar voren worden geschoven. (*Verder in het Nederlands*)

Het gaat hier om mathematische argumenten.

De gesprekken tussen de overheid en de NMBS zullen leiden tot een zogenaamde haalbaarheidsstudie.

De voorgestelde lijn Gent-Zelzate kan in overweging worden genomen. Daarover bestaat nog geen definitieve uitspraak. Die wordt verwacht tegen 15 februari. (*Verder in het Frans*)

Om in het kader van de herziening van het beheerscontract tot de eventuele heropening van een station te beslissen, worden de volgende elementen in aanmerking genomen : de mogelijkheid de nieuwe dieseltreinen in gebruik te nemen, de aard en de kwaliteit van de vraag en ten slotte de representativiteit van de regio's en sub-regio's.

De heer **Daan Schalck** (SP) : Ik ben blij dat voor de minister ook andere argumenten een rol kunnen spelen. Momenteel wordt het industrieterrein aanzienlijk uitgebreid. Het risico bestaat dat indien er geen toegankelijkheid door middel van het openbaar vervoer wordt verzekerd, ook daar verkeersproblemen zullen ontstaan. Bovendien is het voor de NMBS inderdaad moeilijk om treinverbindingen in te voeren wanneer er geen aanslui-

tende busdiensten zijn van De Lijn. Zowel de NMBS als De Lijn moeten hun diensten op elkaar afstemmen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

STATION VAN SILLY

Vraag van Bruno Van Grootenbrulle tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de staat van het station van Sily" (nr. 842)

De heer **Bruno Van Grootenbrulle** (PS) : Eind vorig jaar hebben vandalen vernielingen aangericht in het station van Sily. Sindsdien is het station gesloten, met alle gevolgen van dien voor de reizigers. Zo moest een honderdtal pendelaars op maandag 10 januari jongstleden zonder enige informatie anderhalf uur op het perron staan wachten nadat zich in Halle een incident had voorgedaan.

Moeten er geen maatregelen getroffen worden om daar wat aan te doen ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : Naar aanleiding van de vernielingen werd de bewakingsdienst van de NMBS gevraagd het nodige te doen in samenwerking met de lokale politiediensten en de rijkswacht. Gisteren vond een vergadering plaats bij de rijkswacht van Edingen om de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te evalueren.

De wachtzaal van het station is sinds medio januari weer toegankelijk, en er zijn werkzaamheden gepland voor begin maart 2000. Zo komen er panelen aan de onderkant van de ramen, tralies voor de toegangsdeur en de loketten alsook een gepantserde deur. Zodra de kaartjesverkoop afdoende beveiligd is, kan die opnieuw opgestart worden vermoedelijk vanaf half maart.

Ten slotte wordt gedacht aan het organiseren van nachtrondes in samenwerking met de rijkswacht.

De heer **Bruno Van Grootenbrulle** (PS) : Dit is een belangrijk station voor de regio. Ik dank u voor uw belangstelling.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

LIJN 52 PUURS-DENDERMONDE

– Vraag van de heer Jozef Van Eetvelt tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het hergebruik van lijn 52 Puurs-Dendermonde" (nr. 851)

– *Vraag van de heer Jan Mortelmans tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het hergebruik van lijn 52 Puurs-Dendermonde" (nr. 884)*

– *Vraag van de heer Joos Wauters tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de weekenddienst op spoorlijn 52" (nr. 885)*

De heer **Jozef Van Eltvelt** (CVP) : De minister van Mobiliteit en Vervoer heeft aan de NMBS kenbaar gemaakt dat zij de lijn Libramont-Bastogne opnieuw in ere wil hersteld zien. Door deze spoorverbinding, die sinds 1993 gesloten is, terug in gebruik te nemen zou de verplaatsing tussen Libramont en Bastogne 18 minuten in beslag nemen in plaats van 40 minuten vandaag met de bus. Voor het gebruik van een enkel spoor is 150 miljoen frank vereist. Ingeval van een ontubbeling of aftakking van het spoor zou een budget van 500 miljoen vereist zijn.

In 1993 werden op deze lijn dagelijks 235 reizigers vervoerd.

Toen de lijn 52 Puurs-Dendermonde werd gesloten, maakten er dagelijks meer dan 800 reizigers gebruik van. De lijn 52 werd reeds gedeeltelijk in ere hersteld. We moeten niettemin overwegen de lijn verder open te stellen tot Dendermonde.

Zal het project Libramont-Bastogne ook onderworpen worden aan een externe toetsing ? Welke criteria inzake rendabiliteit worden daarvoor door de NMBS gehanteerd ? Welke is voor de NMBS de minimum kostendekkingsgraad voor dit hergebruik ? Hoe reageert de NMBS op dit verzoek van de minister ?

Hoe vrij is de NMBS om het verzoek van de minister af te wijzen ? Op welke inhoudelijke en formele gronden kan de NMBS dat doen ?

Hoe beoordeelt de minister de vraag die in het zuiden van Oost-Vlaanderen en in Klein-Brabant bestaat om het spoortraject Puurs-Dendermonde (lijn 52) terug in gebruik te nemen, als een tussenstap naar de inrichting van een IR-verbinding Aalst-Dendermonde-Puurs-Boom-Antwerpen ?

Welke rendabiliteit en kostendekkingsgraad zijn voor de heropening van lijn 52 volgens de NMBS vereist ?

Welk verschil in wenselijkheid en kostendekkingsgraad voorziet de minister tussen de ingebruikname van de lijn Libramont-Bastogne enerzijds en de lijn 52 Puurs-Dendermonde anderzijds ? Volstaat het voor haar dat de heropening van een lijn op het partijprogramma van een groene partij vermeld is ?

Is de minister bereid om de heropening van lijn 52 tussen Puurs en Dendermonde even hardnekkig te verdedigen bij de NMBS als de heropening van de lijn Libramont-Bastogne ? Welke garanties kan zij daartoe geven ?

Ik ben ervan overtuigd dat de verdere ontsluiting van de lijn 52 kan bijdragen tot een verlichting van de huidige verkeersproblemen in de driehoek Antwerpen-Brussel-Gent.

De heer **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Op 19 november 1999 en 17 januari stelde ik reeds schriftelijke vragen over de lijn 52. Ik ontving echter geen antwoord.

Op 16 november 1999 stelde Vlaams minister Stevaert in een schrijven aan de minister met Vlaamse voorstellen voor het nieuwe NMBS-beheerscontract onder meer voor het traject Puurs-Dendermonde van lijn 52 opnieuw in gebruik te nemen.

In het verleden drongen we reeds aan op een grotere frequentie op de lijn Puurs-Antwerpen, op weekendverbindingen en op een bijkomende stopplaats in Ruisbroek. De minister antwoordde dat een studie zou worden gevoerd omtrent deze problematiek.

Beschikt de minister over cijfers die wijzen op een positieve evolutie in het treingebruik op beide trajecten ? Heeft de NMBS de jongste jaren actie gevoerd om de bevolking ertoe aan te zetten gebruik te maken van het treinaanbod in hun streek ? Hoe staat de minister tegenover het voorstel van Vlaams minister Stevaert om het traject Puurs-Dendermonde van lijn 52 opnieuw in gebruik te nemen ?

De heer **Joos Wauters** (Agalev-Ecolo) : Ik gebruik de trein vrijwel dagelijks. In 1998 werd de spoorlijn 52 vanaf Puurs opnieuw in dienst genomen. Wij hadden daarop aangedrongen en voorspelden een groot succes. Dat wordt nu bewezen door het stijgend aantal reizigers. Wij hadden voordien ook al gepleit voor een treinverbinding tijdens het weekeinde. De aantrekkingskracht van stadscentra zoals Antwerpen is zeer groot, onder meer voor het winkelen en voor ontspanningsmogelijkheden.

Is er een evaluatie van het succes van het hergebruik van de spoorlijn 52 vanuit Puurs ? Welke zijn de resultaten ? Welke maatregelen worden er genomen om de weekenddienst te verzekeren ? Welke maatregelen worden genomen om de spoorlijn door te trekken tot Dendermonde ?

Voor ons was de ontsluiting van de Denderstreek ook belangrijk. De NMBS beloofde steeds een evaluatie van lijn 52. Is die evaluatie gebeurd ? Is er al een resultaat inzake de stopplaats in Ruisbroek ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : De NMBS meldt ons dat het gemiddeld aantal reizigers in Puurs aanzienlijk is gestegen. Er is dus een toegenomen belangstelling. De oorzaak ligt in het feit dat verschillende reizigers de voorkeur geven aan Puurs als vertrekstation, want het aantal opstappende reizigers in de nabije stations is gedaald.

Betreffende de lijn 52 heb ik de NMBS gevraagd een onderzoek te voeren naar de frequentie en de bedieningsperiode van deze lijn. Ook zal een studie gemaakt worden met betrekking tot het openen van de lijn tot Dendermonde. Betreffende de lijn Aalst-Dendermonde-Puurs zullen de voorwaarden voor een heropening door de NMBS worden onderzocht. (*Verder in het Frans*)

Voor alle haalbaarheidsonderzoeken wordt dezelfde methode gehanteerd en wordt uitgegaan van de volgende criteria : potentieel cliënteel, investeringskost, exploitatiekosten, ontvangsten enz.

De mogelijke heropening van de lijn Libramont-Bastenaken hangt niet af van communautaire criteria. Er wordt niet met twee maten gemeten. De heropening van de lijn Libramont-Bastenaken stond in het verkiezingsprogramma van de groenen, naast de heropening van andere lijnen.

Bevolkingsdichtheid kan niet het enige criterium zijn.

Als het aan mij ligt zal zeker niet met communautaire criteria worden gewerkt.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Er werd een studieopdracht gegeven in verband met de lijn Libramont-Bastogne. Is het zo dat de minister overweegt een dergelijke studieopdracht te geven in verband met lijn 52 Dendermonde-Puurs ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : In het aanhangsel bij het beheerscontract worden daaraan zes regels gewijd. Ik heb de lijn Libramont-Bastenaken niet aan de NMBS opgelegd. Ik vroeg haar een keuze te maken uit een lijst met lijnen en wacht nu op haar antwoord. Er wordt terzake onderhandeld. Dat is helaas de stand van zaken.

De heer **Jan Mortelmans** (VL. BLOK) : Lijn 52 is duidelijk een succes. Wij zullen de cijfers toetsen aan die voor de lijn Libramont-Bastogne.

Bij de minister is er weinig animo om lijn 52 zo verder uit te bouwen dat deze een rol zou kunnen spelen in het voorstadsverkeer.

De heer **Joos Wauters** (Agalev-Ecolo) : Uit de cijfers blijkt dat lijn 52 succes kent. Dat geldt trouwens ook voor lijn 54. De NMBS heeft er zich in het verleden toe verbonden om te zorgen voor een weekenddienst, wanneer lijn 52 een succes zou blijken. Ik vraag dat er werk zou worden gemaakt van de haalbaarheidsstudies in verband met de verdere uitbouw van lijn 52 Puurs-Antwerpen en in verband met de heropening van het traject Dendermonde-Puurs.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

PRIJSSTIJGINGEN BIJ DE NMBS

Vraag van de heer Joos Wauters tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de treinkaarten" (nr. 880)

De heer **Joos Wauters** (Agalev-Ecolo) : De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) heeft een advies uitgebracht over de prijs van de treinkaarten.

De Raad doet een aantal opmerkelijke uitspraken. De gemiddelde tariefverhoging van 2,65 procent is de maximale verhoging die door het beheerscontract is toegelaten. De NMBS benadeelt de lange afstanden ten opzichte van de korte afstanden, namelijk een verhoging van 1,35 procent voor de korte en van 3,38 procent voor de lange afstanden. Dit is in tegenspraak met de reële kostenberekening. Het zou logisch zijn enige degressiviteit in te bouwen ten voordele van de lange afstanden, gelet op het mobiliteitsprobleem.

De NMBS verlaagt de prijs van de jaarlijkse treinkaarten. Een gelijkaardige verlaging is nodig voor de maandelijkse en driemaandelijkse kaarten en de Railflex-kaarten voor deeltijdwerkers. De jaarlijkse treinkaarten staan immers voor slechts 3,1 procent van de totale inkomsten van de treinkaarten voor het woon-werkvervoer.

Voorts is een fiscaal gelijke behandeling wenselijk van alle types van treinkaarten. De bijdrage van de werkgever in de aankoop van een jaarlijkse treinkaart wordt beschouwd als een buitengewone bezoldiging, die tegen meer dan 50 procent is belast, zoals de dertiende maand of het vakantiegeld. Dat is niet bevorderlijk voor de vraag naar jaarlijkse treinkaarten.

Bovendien klaagt de Raad dat er geen overleg is met de sociale partners en dat de NMBS de adviezen naast zich neerlegt.

Welke maatregelen neemt de minister met het oog op overleg tussen NMBS en CRB ? Welke maatregelen worden er genomen om de adviezen van de CRB te bestuderen en eventueel uit te voeren ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Nederlands*) : Het beheerscontract bepaald in de artikelen 33 en 35 dat de NMBS de prijzen autonoom vaststelt. De NMBS moet daarover geen verantwoording afleggen.

Het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is slechts nodig bij wijziging van de werkgeversbijdrage in de abonnementen. Daarnaast geeft deze Raad vrijblijvende adviezen.

Die informatie kan ik gebruiken bij de evaluatie van het spoorwegaanbeleid. De visie van de sociale partners op mobiliteit is immers belangrijk.

De heer **Joos Wauters** (Agalev-Ecolo) : De minister is gevoelig voor de problematiek. De NMBS zal moeten worden aangespoord tot coöperatie met de sociale partners.

Er werden reeds heel wat initiatieven genomen voor bepaalde groepen. Maar ook voor de dagelijkse treingebruikers moet er een ondersteuning komen, ook al behoren zij tot de leeftijdsgroep van 12- tot 65-jarigen.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

LIJN 96 BERGEN-BRUSSEL

Vraag van mevrouw Colette Burgeon tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de problemen op lijn 96 Bergen-Brussel" (nr 870)

Er zijn ernstige problemen op lijn 96 Bergen-Zinnik-'s Gravenbrakel-Brussel. Na herhaald vandalisme werden de reizigerstreinen die tijdens de spitsuren normaal

uit 11 rijtuigen bestaan, tot 5 rijtuigen beperkt. Er werd weliswaar een extra trein ingelegd maar die rijdt niet verder dan Brussel-Zuid. Dit leidt natuurlijk tot veel ongemakken zoals een beperkt aantal plaatsen en vertragingen.

Hoe lang denkt de NMBS die beperking nog te handhaven ? Is het niet mogelijk de treinen beter voor vandalisme te behoeden door met name het toezicht op 'gevoelige lijnen' te versterken ?

Minister **Isabelle Durant** (*in het Frans*) : Na herhaald vandalisme was een aantal rijtuigen onbruikbaar geworden. Sinds 24 januari rijden de treinen echter opnieuw in de normale samenstelling.

Het vervangen van 14 gebroken ruiten in één trein is uiteraard geen gewone herstelling en zorgt voor problemen.

Een ander probleem is het voorkomen van het vandalisme. De interne bewakingsdienst en de rijkswacht buigen zich momenteel over de kwestie.

Mevrouw **Colette Burgeon** (PS) : Ik verneem met genoegen dat de toestand op de lijn is hersteld. Het wordt trouwens tijd dat vandalen inzien dat de kosten die ze met hun optreden veroorzaken, door iedereen worden gedragen. Ten slotte moet er op de treinen een uitbreiding komen van het controlepersoneel, dat voor een moeilijke opdracht staat.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.25 uur.*